

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

ÉTUDE ÉCONOMIQUE

SUR LES

MOYENS DE TRANSPORT EN COMMUN

DANS PARIS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le mardi 29 octobre 1912, à 10 h.

PAR

Marcel CHASSAIGNE

Président : M. FERNAND FAURE.

Suffragants : { MM. CAUWÈS
TRUCHY } *professeurs.*

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

—
1912

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

ÉTUDE ÉCONOMIQUE

SUR LES

MOYENS DE TRANSPORT EN COMMUN

DANS PARIS

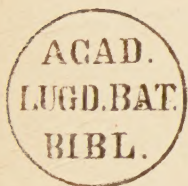
THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le mardi 29 octobre 1912, à 10 heures

PAR

Marcel CHASSAIGNE



Président : M. FERNAND FAURE.

Suffragants : { MM. CAUWÈS } professeurs.
TRUCHY }

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1912



Digitized by the Internet Archive
in 2026

ÉTUDE ÉCONOMIQUE
SUR LES
Moyens de Transport en commun
DANS PARIS

INTRODUCTION

Le problème des transports en commun est, en matière économique et sociale, l'un des plus importants et des plus complexes qu'ait à résoudre la société contemporaine.

Au cours des vingt dernières années du xix^e siècle, le besoin de moyens de transport locaux s'est prodigieusement intensifié, sous l'influence de causes multiples d'ordre psychologique aussi bien que matériel.

Dans son remarquable ouvrage sur *la Vie des grandes capitales* (1), M. Cadoux a consacré un chapitre à l'étude de la transformation des transports urbains. Il a qualifié d'artificiel ce goût des déplacements rapides qui est la ca-

(1) Gaston Cadoux, *La vie des grandes capitales. Etudes comparatives sur Londres, Paris, Berlin*, 1908, p. 106 et suiv.

ractéristique de la génération actuelle. « Partout, dit cet auteur, la vie des hommes devient plus fébrile sinon plus utile et plus douce ; entraînés par l'activité d'infatigables élites, les blasés, les inutiles, les snobs s'imaginent multiples leurs sensations en s'agitant davantage, en changeant plus souvent de place. Une des manies que cette illusion inculque aux nouvelles générations est la hâte d'arriver. Nous l'entendons ici seulement au sens propre, sachant trop qu'au figuré ceux qui en sont le plus féroce-ment possédés n'en veulent point convenir. Cette manie, que l'esprit rassis de nos grands parents eût tenue pour une manifestation morbide, sévit à présent sur les citadins d'Europe comme sur ceux de l'Amérique du Nord... Si l'on veut se rendre compte de la tyrannie qu'exerce ce besoin, après tout artificiel, sur les populations citadines, il suffit d'observer les changements apportés dans les habitudes des Parisiens, dans leur allure générale, par la mise en service des premières lignes du réseau Métropolitain. »

Nous ne saurions, pour notre part, nous approprier le concept qui a inspiré ces observations. M. Cadoux semble considérer le besoin de transport rapide comme une manie de blasés et de snobs qui s'est transmise ainsi qu'une fièvre contagieuse à toutes les classes de la société.

En réalité, il s'agit d'une nécessité impérieuse et profonde, qui tient à l'ensemble des conditions de la vie actuelle. On peut résumer celles-ci en disant que l'existence s'est compliquée, c'est-à-dire que les hommes d'aujourd'hui ont une activité à la fois plus intense, et dispersée

sur un plus grand nombre d'objets. Il faut noter aussi que l'extension progressive des cités et de leurs banlieues a eu pour conséquence inévitable d'augmenter les distances à parcourir pour se rendre à son travail ou à son plaisir. D'un autre point de vue, le progrès même des moyens de locomotion développe spontanément le désir d'être transporté loin en peu de temps ; et l'on pourrait, en parodiant un mot célèbre, dire qu'en notre matière, si le besoin a créé l'organe, celui-ci le lui a bien rendu.

*
* *

Nous avons indiqué, d'un trait rapide, le lien qui existe entre le développement des centres urbains et le progrès des moyens de transports locaux. Il va de soi que, plus la foule qui demande à être transportée augmente, plus nombreux et plus perfectionnés doivent être les véhicules mis à sa disposition.

Un coup d'œil jeté sur le tableau qui va suivre nous édifiera sur la progression suivie par le peuplement de notre capitale depuis 1831.

*Population de Paris depuis 1831.**(Population dite domiciliée) (1).*

1831.		785.862
1836.		899.313
1841.		935.261
1846.		1.053.897
1851.		1.053.262
1856.		1.174.346
1861.		1.696.141
1866.		1.825.274
1872.		1.851.792
1876.		1.988.806
1881.		2.269.023
1886.		2.344.550
1891.		2.447.957
1896.		2.536.834
1901.		2.714.068
1906.		2.763.393
1911.		2.888.110

A la population dite domiciliée (2.888.110 pour Paris et 4.154.042 pour le département de la Seine), il convient d'ajouter la population flottante, comprenant les habitants de la grande banlieue, les provinciaux et les étrangers qui, suivant M. Bertillon, bon juge en la matière, viennent à Paris, chaque année, au nombre de 1.200.000.

(1) *Bulletin municipal officiel de la Ville de Paris*, du 10 mars 1912.

En tenant compte de tous ces éléments, nous arrivons à chiffrer l'effectif réel de l'agglomération parisienne à plus de 5.300.000 personnes.

Cette population se répartit, quant à sa résidence, non seulement sur les 7.802 hectares du territoire de Paris, mais sur le département de la Seine et sur une partie de celui de Seine-et-Oise.

Pour ne considérer que Paris, trois ou quatre kilomètres séparent les principaux points entre lesquels se meut le gros de la fourmilière humaine. La longueur des voies à desservir, pour qu'il soit possible de se rendre d'un point à un autre de la ville en empruntant un moyen effectif de transport, est de 1.022 kilomètres (1). La distance en ligne directe qui sépare les deux points de Paris les plus éloignés est de 14 kilomètres. Enfin la circonférence de la capitale représente dans sa totalité une longueur de 34 kilomètres.

Ainsi, c'est un nombre immense de voyageurs qu'il s'agit aujourd'hui de transporter à travers la cité, ses faubourgs et sa banlieue, c'est-à-dire un ensemble de localités comprises dans des limites extrêmement étendues. Nécessité inéluctable, problème d'un intérêt vital pour la société contemporaine, au regard de laquelle, par suite de la complexité sans cesse grandissante des rapports sociaux, le temps vaut de plus en plus de l'argent.

Comment ce problème a-t-il été résolu ?

(1) *Notes sur Paris*. Année 1909. Publication de la Société de Statistique.

Quelles ont été les conséquences des solutions réalisées, tant au point de vue démographique que dans l'ordre économique et sociologique ?

Ce sont là les points principaux que nous nous efforcerons de traiter dans cette étude, nécessairement sommaire, et dont les développements seront répartis en quatre chapitres.

Un premier chapitre sera consacré à retracer rapidement l'histoire, d'ailleurs bien peu fertile en incidents, des transports au cours des siècles écoulés.

Après avoir considéré ce qui existait, nous nous attacherons à préciser ce qui existe actuellement, c'est-à-dire à dresser la liste des moyens de transport dont dispose de nos jours l'agglomération parisienne.

Les conditions d'exploitation des réseaux d'omnibus et de tramways ont été radicalement transformées à une époque toute récente. Il y a là matière à de nombreuses explications qui feront l'objet de notre troisième chapitre.

Après avoir étudié la matière inanimée, c'est-à-dire le moyen de transport en lui-même, nous aurons à rechercher comment l'omnibus automobile, le car électrique ou le chemin de fer souterrain ont influencé l'évolution de la cité et modifié le genre de vie de ses habitants. C'est ainsi qu'avec le chapitre IV nous aborderons un ordre d'idées singulièrement attachant dans le domaine social.

CHAPITRE PREMIER

HISTORIQUE.

L'usage des voitures, en donnant à ce mot un sens large, est très ancien. Les chroniques rapportent que les premiers rois de France se servaient de basternes ou voitures attelées de bœufs. Jusqu'au ^{viii}^e siècle inclusivement, les routes furent suffisamment entretenues pour permettre le passage des voitures. Mais du ^{ix}^e au ^{xii}^e siècle, il ne fut plus possible, à cause des guerres incessantes qui remplirent cette époque, de voyager autrement qu'à l'aide de litières traînées par des chevaux ou des mules. Les voitures reparurent à la fin du ^{xiii}^e siècle. Le nombre dut s'en accroître d'une façon immodérée, car Philippe le Bel rendit, en 1294, une ordonnance « contre les superfluités », aux termes de laquelle l'usage des chars était interdit aux bourgeois. Sous le règne de François I^{er}, on vit apparaître les carrosses dont l'usage fut un privilège réservé aux personnes de marque ; ils prirent cependant une telle extension que l'on en comptait 310 dans Paris en 1658 (1).

Mais à cette époque, les carrosses de louage existaient déjà, de telle sorte que l'on ne sait si ce nombre doit s'en-

(1) Alfred Martin, *Etude historique et statistique sur les moyens de transport dans Paris*. Paris, 1894. Imprimerie Nationale.

tendre seulement des carrosses particuliers ou des deux catégories à la fois.

Jusqu'au règne de Louis XIII, on n'avait vu que des voitures bourgeoises à usage personnel. Sous ce roi, les voitures de louage dites « à volonté » ou « à itinéraire facultatif » firent leur apparition. Elles furent à peu près contemporaines des chaises à porteurs (1). En l'année 1617, le privilège de l'exploitation des chaises à porteur fut accordé par lettres patentes du 22 octobre, à une association composée de P. Petit, capitaine aux gardes du roi, et des sieurs Regnault-Descuville et Douet. Quant aux voitures de louage, il est certain qu'il en existait en 1623 pour la ville et pour la banlieue, indépendamment de celles qui servaient au transport des voyageurs à destination éloignée (2).

Mais il faut attendre jusqu'à la fin du xvii^e siècle pour voir apparaître le premier moyen de transport à itinéraire fixe, ou moyen de transport en commun. « Avant l'année 1662, quand un particulier ne roulant pas carrosse désirait faire dans Paris une course trop longue pour ses jambes, il n'avait d'autre ressource que d'aller louer à l'heure ou à la journée, chez Nicolas Sauvage, *A l'image de Saint-Fiacre*, une de ces voitures qui prirent alors leur nom, toujours bien vivant, de l'enseigne de la maison où on les trouvait. Cela s'appelait, en langage commun, aller en fià-

(1) La reine Marguerite de Valois fut la première à se servir de la chaise à porteurs.

(2) A. Martin, *loc. cit.*, p. 19.

cre, et, en bel esprit, monter dans le char de l'enchanteur Fiacron (1) ».

On s'accorde généralement à attribuer à Pascal la paternité de l'institution des transports en commun. S'étant convaincu, en dénombrant les fiacres et les carrosses en stationnement dans les rues et sur les places, que les moyens de déplacement en usage ne répondaient plus aux besoins de l'époque, cet esprit inventif toujours en éveil conçut le projet d'un service public de carrosses qui ne pourrait manquer de rencontrer la faveur du public, sans nuire aux voitures de louage déjà existantes.

C'est, suivant plusieurs auteurs, sous l'impulsion de Pascal qu'une société adressa au roi, le 25 novembre 1661, une requête tendant à l'établissement dans Paris de carrosses publics « à l'instar des coches de la campagne ». Le 19 janvier 1662, le conseil présenta un rapport favorable et, aux termes de lettres patentes en forme d'édit, enregistrées au Parlement le 27 février, Louis XIV octroya la permission sollicitée. L'autorisation était accordée à MM. Artus Gouffier, duc de Rouanès, gouverneur de la province du Poitou, le marquis de Sourches, grand prévost de l'Hôtel, et le marquis de Crénan, grand échanson de France.

Toutefois la moyenne partie de la population n'était pas admise à profiter des nouveaux moyens de communication. Le Parlement n'avait, en effet, consenti à enregistrer les

(1) Charles Samaron, *Journal des Débats*, du mardi 2 et du mercredi 3 janvier 1912 : Variétés.

lettres patentes que sous la réserve que « les soldats, pages, lacquais et autres gens de livrée, même les manœuvres et gens de bas, ne pourraient entrer esdits carrosses ».

L'institution commença de fonctionner le samedi 18 mars 1662, date mémorable qui devait marquer le début de l'ère des transports en commun.

Ce jour là, plusieurs carrosses, contenant chacun huit personnes qui payaient cinq sols marqués par tête, parcoururent pour la première fois, d'après un itinéraire fixé à l'avance, les rues qui conduisaient de la porte Saint-Antoine au Luxembourg. La première route de carrosses publics, ou, comme nous dirions aujourd'hui, la première ligne d'omnibus était livrée au public.

L'inauguration se fit avec pompe, sous les regards émerveillés des Parisiens. Au Luxembourg, deux commissaires du Châtelet en robe, flanqués de quatre gardes du grand Prévost, de six ou douze archers de la ville et d'autant de sergents à cheval, annoncèrent, de par le roi, le nouvel établissement, distribuèrent aux cochers des casaques bleues, sur le devant desquelles on avait brodé les armes du roi et celles de Paris, et commandèrent la marche. Dans chaque véhicule on avait fait monter un garde pour en imposer au populaire (1).

Un grand enthousiasme régna au début parmi la population parisienne (2). Chacun aurait voulu voir sa rue pourvue d'une ligne de voitures publiques.

(1) Samaron, *loc. cit.*

(2) Il convient d'ajouter, pour être exact, que l'enthousiasme ne

Cinq « routes de carrosses » furent successivement ouvertes au cours de cette année 1662 : La première, que nous venons de mentionner, allait du Luxembourg à la Porte Saint-Antoine ; la seconde, de la rue Saint-Antoine à la rue Saint-Honoré ; la troisième, de la rue Montmartre au Luxembourg, la quatrième, dite du Tour de Paris, ayant comme point de départ et d'arrivée la rue Neuve Saint-Paul ; la cinquième, allant de la rue du Poitou au Luxembourg.

Le prix des places, d'abord fixé à cinq sous marqués (1), fut élevé plus tard à six sous.

Mais l'exclusion de certaines catégories de citoyens empêcha la prospérité de l'entreprise (2). Les carrosses « à l'usage des bourgeois et gens de mérite » disparurent à une date qui n'a pas été déterminée. Tout ce que nous savons, c'est que le privilège accordé au duc de Rouanès, fut racheté en 1691, par les propriétaires du privilège des carrosses de place, qui se servirent sans doute des anciens véhicules publics comme voitures de louage pour la campagne.

A la suite de cet échec, les Parisiens durent attendre un siècle et demi environ avant de posséder un mode de locomotion en commun.

fut pas universel et que la satire s'en mêla. On se souvient des vers du gazetier Loret, que leur platitude n'a pas empêché de faire fortune.

L'établissement des carrosses
Tirés par des chevaux non rosses
Mais qui pourront à l'avenir
Par leur travail le devenir.

(1) Ancien sou ayant subi une nouvelle frappe aux armes du roi Louis XIV.

(2) Les soldats et la populace poursuivaient les carrosses « avec des huées » et leur jetaient des pierres.

En 1819, le sieur Godon sollicita l'autorisation de faire circuler, dans Paris, le long des quais et des boulevards, des voitures, à itinéraire fixe, et destinées au transport en commun des citadins.

Mais sa tentative échoua. En 1824, MM. Dubourget et Vaudrion, et en 1826, MM. Baudry, Boitard et de Saint-Céran firent une semblable tentative qui n'eut pas meilleure fortune. L'administration objectait l'embarras qui résulterait, pour la circulation, de la mise en marche des nouvelles voitures (1). En 1828, l'administration se montra moins récalcitrante ; représentée par M. de Belleyne, préfet de police, elle accepta une nouvelle proposition de Baudry et consorts et les autorisa à exploiter dans Paris, un service de voitures dites « omnibus ».

Du coup, l'organisation des transports en commun à Paris franchissait une étape des plus importantes, sur laquelle il convient d'insister avec quelque détail.

Les omnibus. — L'autorisation préfectorale du mois de janvier 1828 contenait les dispositions suivantes :

A. — Les permissionnaires pourront mettre en marche, au maximum, cent voitures publiques à destination fixe, mais qui ne devront circuler que dans les directions et rues, quais, places et ponts désignés ci-après (suit la nomenclature des rues que les omnibus sont autorisés à emprunter) (2).

(1) Martin, *loc. cit.*, p. 80.

(2) Martin, *loc. cit.*, p. 81.

B. — Les voitures seront à quatre roues, traînées par deux chevaux ou trois au plus, attelés de front.

C. — Elles ne pourront être construites que pour transporter au moins douze voyageurs et vingt au plus, tous dans l'intérieur.

L'impériale ne devra avoir, ni courroie, ni « panier à bâche ». Il est défendu d'y placer ni voyageurs, ni paquets, ni ballots quelconques.

Il est défendu aux conducteurs de s'arrêter pour prendre ou descendre des voyageurs, savoir :

1° A une distance moindre que deux cents pas des bureaux ;

2° Dans les carrefours, aux encoignures des rues, sur les ponts, à proximité des places de stationnement et devant les théâtres à partir de six heures du soir.

Les nouveaux omnibus, à la différence de leurs ancêtres, les carrosses « à cinq sols marqués », étaient accessibles au populaire. « Soldats, lacquais, gens de livrée et de bas », munis de leurs 25 centimes, pouvaient se faire véhiculer aussi bien que des bourgeois.

François Fabre, dans son *Histoire et statistique de la Compagnie générale des Omnibus* (1), décrit avec détails les nouvelles voitures mises en circulation. Les omnibus de 1828 avaient à peu près la forme des anciennes diligences. Ils étaient divisés en trois compartiments : coupé, intérieur et rotonde. dans chacun desquels était perçu un prix diffé-

(1) *Annuaire statistique de la Ville de Paris*, 1888, p. 510.

rent dont la moyenne ressortait à 25 centimes. Ils contenaient quatorze places et étaient trainés par trois chevaux attelés de front. Plus tard, on modifia le type de ces voitures : on construisit de nouveaux omnibus à deux chevaux et seize places. Le prix des places fut élevé de 0 fr. 25 à 0 fr. 30, par ordonnance du préfet de police du 2 janvier 1830. Cette transformation s'opéra sur l'initiative de MM. Feuillant et Moreau-Chaslon, qui s'étaient rendus acquéreurs du privilège précédemment échu à M. de Saint-Céran, à la mort de M. Baudry.

La prospérité de l'entreprise appela la concurrence et l'on vit, dans la période qui s'étendit entre 1828 et 1855, apparaître successivement les sociétés d'omnibus suivantes : Dames-Blanches, Tricycles, Citadines, Orléanaises, Diligentes, Ecossaises, Béarnaises, Carolines, Batignollaises, Parisiennes, Hirondelles, Joséphines, Excellentes, Sylphides, Constantines, Dames françaises, Algériennes, Dames réunies, Gazelles.

Il serait sans intérêt d'étudier en particulier chacune de ces sociétés et leur histoire. Les unes disparurent rapidement, les autres fusionnèrent. En 1855, on ne comptait plus que les dix Compagnies suivantes : Omnibus, Dames réunies, Favorites, Béarnaises, Citadines, Batignollaises, Gazelles, Constantines, Tricycles, Hirondelles-Parisiennes et Excellentes.

Le nombre des voitures omnibus circulant dans Paris au 1^{er} janvier 1855 s'élevait à 358.

A plusieurs reprises déjà, les Compagnies d'omnibus,

aussi bien dans leur intérêt que pour répondre aux vœux du public, avaient essayé de ne plus former qu'un organisme unique. Mais, pour des raisons difficiles à démêler, elles n'avaient pu y parvenir.

En 1854, sous l'impulsion du gouvernement impérial, les diverses sociétés de transport en commun dans Paris, fusionnèrent sous le titre d' « Entreprise Générale des Omnibus ». Mais, aux termes de l'article 1^{er} du décret impérial en date du 22 février 1855, qui autorisa la formation de cette Compagnie, la raison sociale fut modifiée ; elle prit alors le nom de *Compagnie Générale des Omnibus*. Le préfet de police, au nom de la ville, accorda, pour une période de 30 ans, le droit exclusif « de faire circuler, avec faculté de stationnement sur la voie publique, les voitures dites omnibus employées au transport en commun des personnes ».

A la suite de l'annexion à Paris des communes comprises dans le mur d'enceinte, un nouveau traité était conclu le 18 juin 1860 pour une période de 50 ans, c'est-à-dire jusqu'au 31 mai 1910. Ce traité maintenait à la Compagnie des Omnibus ses monopoles dont la contre-partie essentielle était, pour la ville de Paris, le droit de modifier les lignes primitivement établies et d'en établir de nouvelles.

Quelques chiffres suffiront pour montrer dans quelle large mesure la ville de Paris a usé de ce droit. En 1855, la Compagnie des Omnibus exploitait à l'intérieur de la capitale 25 lignes dont le développement atteignait 149 kil. 700. En 1910, il y avait 43 lignes d'omnibus desservant un parcours total de 248 kilomètres.

*
* *

Les tramways. — C'est en 1842 que le premier tramway fit son apparition sur la surface du globe. L'invention du Français Loubat fut accueillie avec faveur par les libres citoyens de New-York. Mais elle devait avoir plus de mal à s'acclimater en France. Ce serait déborder le cadre de cet exposé succinct que de rappeler les épisodes de la lutte soutenue par Loubat auprès des pouvoirs publics pour se faire autoriser à établir un « chemin de fer américain » le long du quai de Billy, les objections puériles et parfois absurdes opposées à la requête de l'audacieux novateur.

En 1854, Loubat obtenait enfin gain de cause et, deux ans après, il rétrocédait sa concession à la Compagnie des Omnibus qui reporta le terminus de la voie ferrée à la place de la Concorde.

En 1867, le réseau des voies ferrées n'avait encore qu'une consistance bien réduite, puisqu'il se composait seulement de trois lignes : celle de Sèvres, celle de Boulogne et celle des Messageries de Saint-Cloud.

Après les événements de 1870, le conseil général de la Seine se préoccupa de l'organisation des lignes de tramways dans Paris et sa banlieue.

Un premier réseau fut concédé par l'Etat au département, en exécution du décret du 9 août 1873. Il était formé de lignes de pénétration rayonnant de la banlieue vers Paris et d'une circulaire, qui suivait les anciens boulevards extérieurs et reliait les lignes radiales.

Cette concession fut rétrocédée par le conseil général aux Compagnies de tramways Nord et Sud et à la Compagnie Générale des Omnibus.

La Compagnie Générale des Omnibus vit adjoindre au réseau qu'elle tenait de M. Loubat les boulevards du Nord, entre la place de l'Etoile et la place du Trône.

La Compagnie des Tramways Nord se chargea des lignes rayonnant entre la place de l'Etoile et celle du Château-d'Eau.

La Compagnie des Tramways Sud prit les autres rayons, avec le complément de la ligne circulaire.

L'année 1875 devait marquer la mise en service de la très importante ligne « Etoile-Villelte », concédée à la Compagnie des Omnibus.

A la différence de ce qui s'est passé aux Etats-Unis et en Angleterre, l'industrie des tramways ne fut appelée à progresser dans l'agglomération parisienne que d'une façon extrêmement lente. Alors que dans les autres pays les tramways avaient bénéficié très vite des progrès de la science, leur structure et leur fonctionnement ne furent améliorés chez nous qu'avec une circonspection sans doute excessive.

L'antique traction animale demeura longtemps seule en usage. Il faut attendre 1890 pour voir apparaître les premiers tramways à vapeur, et 1892 pour voir mettre en service quelques voitures électriques fonctionnant au moyen d'accumulateurs. Plus tard seulement on recourra au moteur alimenté par fil aérien ou trolley ou bien par fil sou-

terrain (caniveau axial ou latéral). Il convient de noter que la nouvelle exploitation avait donné les mécomptes les plus sérieux. Les Compagnies de Tramways Nord et Sud, mal administrées, avaient été acculées à la faillite. Et, par décret du 5 juin 1894, le gouvernement avait dû concéder le réseau départemental agrandi à trois Compagnies nouvelles.

L'ère des difficultés financières étant close, l'industrie des tramways entra, au cours des dernières années du xix^e siècle, dans une voie d'améliorations et de progrès continus qui devait aboutir, pour bien des lignes, au remplacement de la traction animale par la traction mécanique.

Bateaux à voyageurs. — Les premiers concessionnaires du transport des voyageurs sur la Seine furent les « passeurs d'eau ». Etablis d'abord au port Saint-Landri, à la Grève, à Saint-Gervais, ils se chargeaient, moyennant une légère rétribution, de faire franchir le fleuve aux Parisiens.

En 1415, nous les trouvons établis, non seulement dans les ports déjà cités, mais encore à Notre-Dame, à Saint-Bernard, au Louvre.

Au xvm^e siècle, de nouveaux passeurs exercent leur profession à la Râpée, au Mail, au Port de la Grève, au Port Saint-Nicolas, à Passy, à Auteuil, aux Invalides, à l'Arse-nal.

Puis vinrent les galiotes ou coches d'eau, remplacées en 1829 par des bateaux à vapeur.

Mais, pour rencontrer un service organisé, il faut remonter à 1837, où nous trouvons la Compagnie Générale des

Bateaux à vapeur, de Paris à Saint-Cloud, ayant un service de correspondance avec la Compagnie Générale des Omnibus de Paris.

Lors de l'Exposition Universelle de 1867, on créa un service spécial de bateaux de voyageurs, dont la concession fut accordée par arrêté ministériel du 19 juillet 1866, à la Compagnie française de Lyon, déjà chargée d'un service analogue sur le Rhône. L'exploitation réussit à merveille ; la Compagnie concessionnaire transporta trois millions et demi de voyageurs, et ses recettes dépassèrent un million de francs.

Mais, ici encore, le succès appela la concurrence, et, en 1876, le sieur Tourtin fonda la Compagnie des « Hirondelles Parisiennes » qui, dès le début, entra en lutte avec la Compagnie des Bateaux-Omnibus. En 1885, une nouvelle société, celle des Bateaux-Express », vint concurrencer les deux autres.

Dans une conception très juste de leurs intérêts financiers, les trois Compagnies furent amenées à fusionner.

En 1889, une société unique fut constituée pour cinquante ans, au capital de dix millions de francs, sous le nom de « Compagnie Générale des Bateaux Parisiens ».

Pendant l'exposition de 1889, les « Bateaux Parisiens » transportèrent près de trois cent dix millions de voyageurs.

Mais la concurrence de nouveaux moyens de transport, aussi économiques et plus rapides, a fait fléchir le nombre des voyageurs transportés par les bateaux, et par voie de conséquence les recettes de ceux-ci. Depuis 1901, le trafic

des voyageurs est tombé de 22 millions à 21 en 1905, à 17 en 1909, à 13 en 1910 (1).

Métropolitain et Nord-Sud.

La construction directe (2) du Métropolitain par les ingénieurs de la ville de Paris fut décidée par le conseil municipal le 30 novembre 1896. Le chemin de fer Métropolitain fut déclaré d'utilité publique par la loi du 30 mars 1898.

Les lignes faisant l'objet de cette première déclaration d'utilité publique étaient les suivantes :

- 1° Porte de Vincennes-Porte Dauphine.
- 2° Ligne circulaire par les anciens boulevards extérieurs.
- 3° Porte Maillot à Ménilmontant.
- 4° Porte de Clignancourt à Porte d'Orléans.
- 5° Boulevard de Strasbourg au Pont d'Austerlitz.
- 6° Vincennes à Porte d'Italie.
- 7° Raccordement des lignes ci-dessus désignées.

Ultérieurement, de nouvelles lignes ont été déclarées d'utilité publique, savoir :

Palais-Royal-Place du Danube. Auteuil à l'Opéra par Grenelle, prolongement sur la Porte de Champerret de la ligne n° 3 de Courcelles à Ménilmontant ; embranchement sur la Porte de la Villette de la ligne n° 7 du Palais-Royal à la Place du Danube. Embranchement de la ligne n° 2 du Trocadéro à la Porte de St-Cloud.

(1) Année de l'inondation.

(2) Plus exactement la ville de Paris s'est chargée de l'infrastructure et la Compagnie concessionnaire de l'équipement des voies et du matériel roulant.

Le Nord-Sud (1), concédé directement par la ville à une Compagnie privée, a commencé l'exploitation des lignes Porte de Versailles - Place Jules Joffrin et Saint-Lazare-Porte St-Ouen, Porte Clichy en novembre 1910.

Le réseau de la société a été successivement complété par la concession des embranchements et prolongements suivants : la Fourche-Porte de Clichy ; Place Pigalle-Place Jules Joffrin ; Place Jules Joffrin-Place de la Chapelle ; Montparnasse-Porte de Vanves.

Chemins de fer proprement dits. — Nous ne mentionnons que pour ordre les chemins de fer d'intérêt général, puisque l'objet de notre étude est essentiellement limité aux moyens de transport urbains ou péri-urbains.

Mais Paris est doté d'un chemin de fer de Ceinture dont l'exécution s'est poursuivie par tronçons successifs et, pour ainsi dire, au gré des événements. Une première section, dite de la rive droite, fut concédée en 1851 au consortium des cinq grandes Compagnies, en vue de servir exclusivement au transport des marchandises devant passer d'un réseau à l'autre. En 1862 seulement, y fut inauguré un service de voyageurs. Vers la fin du Second Empire la ligne de Ceinture prit sa physionomie définitive par l'adjonction du chemin de fer dit d'Auteuil et l'établissement d'une section qui soudait ce dernier à la ligne de 1851, en longeant la périphérie des arrondissements de la rive gauche.

(1) Chemin de fer électrique souterrain du Nord-Sud de Paris désigné couramment sous l'appellation « Nord-Sud ».

Les considérations qui présidèrent à cet achèvement furent surtout d'ordre stratégique : on pensait que « l'enceinte fortifiée n'atteindrait son but que le jour où tous les points en seraient reliés par une voie de communication permettant de faire circuler rapidement sur son immense périmètre des masses de forces considérables ; or le chemin de fer de ceinture, placé sur tout son parcours à l'intérieur des fortifications, remplit à souhait cette condition » (1).

Funiculaire de Belleville. — Nous noterons enfin, pour être complet, ce mode de locomotion, créé en 1890, pour desservir sur un trajet de 5 kilomètres des quartiers de l'Est de Paris d'une altitude exceptionnelle, et qui rencontrera pour ses débuts une hostilité marquée.

(1) Cf. *Paris-Nouveau*, édit. de l'*Illustration*, p. 206.

CHAPITRE II

L'OUTILLAGE ACTUEL DES MOYENS DE TRANSPORT EN COMMUN.

Au lendemain de la grande réorganisation des principaux transports en commun qui a été effectuée en 1910 et dont nous aurons, dans la suite de cette étude, à exposer l'économie et à mesurer les conséquences, l'inventaire des modes de locomotion dont disposent les habitants de l'agglomération parisienne peut être dressé ainsi qu'il suit :

Le réseau des omnibus est porté de 43 à 48 lignes, dont 4 font partie du réseau complémentaire. La longueur exploitée se trouve portée de 248 à 258 kilomètres pour le réseau initial. A ces 258 kilomètres viennent s'en ajouter 15 pour les lignes du réseau complémentaire, cette extension devant profiter surtout aux quartiers périphériques.

Le réseau municipal de tramways se trouve également très développé. Le nombre des lignes s'accroît de 32 à 34, avec une augmentation de la longueur exploitée.

La longueur totale du réseau Métropolitain et du Nord-Sud est de 127 kilomètres, dont 75 sont dès maintenant en exploitation.

Les Bateaux Parisiens circulent sur la Seine dans la traversée de Paris, sur une longueur de 14 kilomètres.

La ligne du chemin de fer de Petite Ceinture se développe sur 42 kilomètres.

Quant aux chemins de fer pénétrant à l'intérieur de Paris (Nord, Est, Paris-Lyon-Méditerranée, Orléans, Ouest-Etat, Etat) et qui permettent d'ailleurs une assez faible circulation, leur longueur exploitée est de 37 kilomètres. Il y a pourtant lieu d'en tenir compte dans le bilan de l'outillage économique de l'industrie des transports en commun à Paris.

Nous avons pensé qu'il serait intéressant d'illustrer les explications qui précèdent par un tableau donnant une idée précise de la structure et du développement des différents moyens de transport de la capitale.

Nomenclature des lignes d'omnibus, d'autobus et de tramways.

Tramways (Compagnie des Omnibus).

1 et 2. — Du Louvre à la pl. de l'Alma, de la pl. de l'Alma à la porte de St-Cloud, de la porte de St-Cloud à Sèvres, de Sèvres à Versailles.

3. — Du Louvre à la Bastille, de la Bastille à la porte de St-Mandé, de la porte de St-Mandé à Vincennes.

5. — Du Trocadéro à la pl. des Ternes, de l'Etoile à la pl. Clichy, de la pl. Clichy à la Villette.

6. — Du Cours de Vincennes à la pl. de la République, de la pl. de la République au Louvre.

7. — De la Villette à l'avenue de la République, de la r. de Ménilmontant à la pl. de la Nation.

8. — De Montrouge au Châtelet, de la pl. St-Michel à la gare de l'Est,

9. — De la porte de la Chapelle à la gare de l'Est, de la gare de l'Est à la pl. St-Michel, du Châtelet au square Monge.

10. — Du Cimetière de Saint-Ouen à la porte de Clignancourt, de la porte de Clignancourt à la gare de l'Est, de la gare de l'Est à la Bastille.

12. — De Passy au pont de l'Alma, du pont de l'Alma à l'Hôtel-de-Ville.

13. — Du Louvre au pont d'Austerlitz, de la Bastille à la porte de Bercy, de la porte de Bercy à Charenton, de Charenton à Créteil.

14. — De la Bastille à St-Germain-des-Prés, de St-Germain-des-Prés à l'avenue Rapp.

15. — De la Muette à la pl. de l'Etoile, de la pl. de l'Etoile à la r. Taitbout.

15 bis. — De la Muette à la pl. de l'Etoile, de la pl. de l'Etoile à la r. Taitbout (par les avenues Victor-Hugo et Kléber).

16. — De Boulogne à Auteuil, d'Auteuil au Trocadéro, de la station de Passy, à la pl. de l'Etoile, de la pl. de l'Etoile à la Madeleine.

19. — De la gare de Lyon à St-Germain-des-Prés, de St-Germain-des-Prés à la pl. de l'Alma, de la pl. de l'Alma à l'avenue Henri-Martin.

21. — De Pantin aux fortifications, des fortifications au boul. Magenta, du boul. Magenta à l'Opéra

22. — De la porte de Montreuil au carrefour du boul.

Diderot et de l'avenue Daumesnil, du carrefour du boul. Diderot et de l'avenue Daumesnil au Châtelet.

23. — De l'Eglise de Boulogne aux Moulineaux.

24. — De Charenton aux fortifications, des fortifications à la Bastille, du boul. Diderot à la pl. de la République.

25. — De la gare d'Auteuil à la pl. Cambronne, de la pl. Cambronne à la pl. St-Sulpice.

26. — Du Cours de Vincennes à la r. de Belleville, de la r. de Belleville au boul. Magenta, du boul. Magenta à St-Augustin.

28. — De Montrouge à l'Ecole Militaire, de l'Ecole Militaire à St-Augustin.

33. — De la Mairie du XV^e au boul. de Grenelle, du boul. de Grenelle à St-Philippe du-Roule.

Autobus (Compagnie Générale) (1).

A. — Des Gobelins à St-Germain-des-Prés, de l'Odéon au Palais-Royal, du pont du Carrousel à Notre-Dame-de-Lorette.

B. — Du Trocadéro à la r. de Rome, de la r. de Rome à la gare de l'Est.

C. — De la porte de Neuilly au rond-point des Champs-Elysées, du rond-point des Champs-Elysées à l'Hôtel-de-Ville.

(1) Les lignes d'omnibus seront transformées méthodiquement en lignes d'autobus au fur et à mesure que la Compagnie entrera en possession de son matériel automobile. Cette transformation devant être effectuée prochainement et bien avant le délai fixé par le cahier des charges de la concession, nous portons comme desservies par les autobus, certaines lignes encore desservies par la traction animale.

D. — Des Ternes à St-Philippe-du-Roule, de St-Philippe-du-Roule au Palais-Royal, du Palais-Royal aux Filles-du-Calvaire.

E. — De la Madeleine à la porte St-Martin, de la porte St-Denis à la Bastille.

F. — De la Bastille à la place Wagram, à la gare St-Lazare, de la gare St-Lazare aux Halles, des Halles à la Bastille.

G. — Des Batignolles à la pl. de l'Opéra, de la pl. de l'Opéra au Châtelet, du Châtelet à la r. Linné.

H. — De l'avenue de Clichy à Notre-Dame-de-Lorette, de la r. de Châteaudun au pont du Carrousel, de la pl. du Palais-Royal à l'Odéon.

I. — De la pl. Pigalle à la pl. des Victoires, de la pl. des Victoires à la Halle-aux-Vins.

J. — De Montmartre au square Montholon, du square Montholon à la pl. St-Michel.

K. — De la pl. de Rungis au boul. St-Germain, du boul. St-Germain à la pl. de la République.

L. — De la Villette à la gare de l'Est, de la gare de l'Est à la pl. St-Michel, de la r. de Rivoli à la pl. St-Sulpice.

M. — Des Buttes-Chaumont à la pl. de la République, de la pl. de la République au Châtelet.

N. — De Belleville à la porte St-Denis, de la porte St-Martin à la gare d'Orsay.

N bis. — Du Lac St-Fargeau à la pl. de la République, de la pl. de la République au Louvre.

O. — De Ménilmontant (pl. Gambetta) au boul. des

Filles-du-Calvaire, du boul. des Filles-du-Calvaire au Pont-Neuf, du Châtelet à la gare Montparnasse.

P. — Du Père-Lachaise à la pl. de la Bastille.

Q. — De Plaisance (porte de Vanves) à la r. d'Assas, de la r. d'Assas à l'Hôtel-de-Ville.

T. — Du square Montholon au Châtelet, de la r. Réaumur à la Halle-aux-Vins, de la Halle-aux-Vins à la pl. Jeanne-d'Arc.

U. — Du Parc Montsouris (porte de Gentilly) à la r. Vavin, de la r. Vavin au Palais-Royal.

V. — De la gare du Nord à la Bourse, de la Bourse au pont du Carrousel, du Palais-Royal au boul. Pasteur.

X. — De Vaugirard au boul. St-Germain, du boul. St-Germain à la gare St-Lazare.

Y. — De Grenelle au boul. Latour-Maubourg, de l'Ecole Militaire à la pl. du Palais-Royal, de la pl. du Palais-Royal à la porte St-Martin.

Z. — De Grenelle à la gare Montparnasse, de la gare Montparnasse au boul. St-Michel, du boul. St-Michel à la Bastille.

AB. — De Passy à la pl. de l'Etoile, de la pl. de l'Etoile à la Madeleine, de St-Philippe-du-Roule à la Bourse.

AC. — De la gare du Nord à la pl. de la Madeleine, de la pl. de la Madeleine au Champ-de-Mars.

AD. — Du Champ-de-Mars à St-Germain-des-Prés, du boul. Raspail au Châtelet, de la pl. du Châtelet à la pl. de la République.

AF. — De Courcelles à St-Augustin, de St-Augustin à la r. du Bac, de la r. de Bellechasse au Panthéon.

AG. — De la porte de Versailles au boul. Pasteur, du boul. Pasteur au Palais-Royal, du pont du Carrousel à la Bourse.

AH. — De Javel à l'avenue Bosquet, du boul. de Grenelle aux Champs-Élysées, de la r. de l'Université à la gare St-Lazare.

AI. — De la gare St-Lazare à la r. du Louvre, de la pl. de l'Opéra à la pl. St-Michel.

AJ. — De la Villette au boul. Barbès, du boul. Barbès à la pl. Clichy.

AK. — De la gare St-Lazare à la porte St-Martin, de la porte St-Denis à la pl. de la Bastille, de la pl. de la République à la gare de Lyon.

AL. — De la porte d'Asnières à la gare St-Lazare, de la gare St-Lazare à la r. du Bac, de la r. de Bellechasse à la gare Montparnasse.

AM. — De Montmartre à la gare St-Lazare, de la gare St-Lazare à St-Germain-des-Prés.

AN. — Des Abattoirs de Vaugirard à la r. du Bac, de la r. du Bac à St-Eustache.

AO. — Du boul. de la Villette à la r. Oberkampf, de la r. Oberkampf à la gare de Lyon.

AQ. — De Montmartre à la gare St-Lazare, de la gare St-Lazare à la r. de l'Université, du rond-point des Champs-Élysées au boul. de Grenelle.

AR. — Du square Montholon au quai des Grands-Au-

gustins, des Halles au boul. St-Michel, de l'Odéon à la r. Sarrette.

Chemin de fer sur route (de Paris à Arpajon).

31. — D'Arpajon à la r. de Médicis. Stations. — Odéon, r. Auguste-Comte, Observatoire, Eglise de Montrouge et porte d'Orléans, Montrouge, Arcueil, La Croix-d'Arcueil, La Grange-Ory, Bagneux, La Faïencerie, Bourg-la-Reine, Le Petit-Chambord, Sceaux, La Croix-de-Berny, Antony, Pont d'Antony, Le Petit-Massy, Wissous, Morangis, Chilly-Mazarin, Chilly-Grande-Ceinture, Longjumeau, Saulx-les-Chartreux, Baillainvillers, La Grange-aux-Cercles, La Ville-du-Bois, Longpont, Montlhéry, Linas (r. St-Merry), Linas (station), Leuville, St-Germain-la-Norville, Arpajon. — *Embranchement* : Montlhéry, Le Houssay, La Guillère, Marcousis.

Tramways (Compagnie Générale Parisienne).

32. — De Fontenay à Châtillon, de Châtillon à Montrouge, de Montrouge aux fortifications, des fortifications à la gare Montparnasse, de la pl. Denfert-Rochereau à St-Germain-des-Prés, des fortifications à St-Germain-des-Prés.

33. — De la pl. Peireire à l'Etoile, de l'Etoile à l'Ecole Militaire, de l'Ecole Militaire à la gare Montparnasse.

34. — De la gare Montparnasse à l'avenue des Gobelins, des Gobelins à la Bastille.

35. — De Villejuif à l'Asile, de Villejuif à Bicêtre, de

Bicêtre à la porte d'Italie, de la porte d'Italie à la rue Claude-Bernard, de la pl. d'Italie au Châtelet, de la porte d'Italie au Châtelet.

36. — De Clamart (mairie) à Clamart (fourche), de Clamart (fourche) à Vanves, de Vanves à la porte de Versailles, de la porte de Versailles au boul. du Montparnasse, de l'avenue de Breteuil à St-Germain-des-Prés, de la porte de Versailles à St-Germain-des-Prés.

36 bis. — De Clamart (mairie) à Clamart (gare).

37. — De Charenton à St-Mandé, de St-Mandé à la Porte de Picpus, de la porte de Picpus, à la Bastille.

38. — D'Ivry à la porte de Vitry, de la porte de Vitry, à la r. Claude-Bernard, de la pl. d'Italie au Châtelet, de la porte de Vitry au Châtelet.

39. — De Choisy-le-Roy à Vitry, de Vitry au Cimetière parisien, du Cimetière parisien à la porte de Choisy, de la porte Choisy à la r. Claude-Bernard, de la pl. d'Italie au Châtelet, de la porte de Choisy au Châtelet.

40. — De Vanves à la porte de Versailles, de la porte de Versailles au boul. de Grenelle, du boul. de Grenelle à St-Philippe-du-Roule, de la porte de Versailles à St Philippe du-Roule.

41. — Du Petit-Ivry à la porte d'Ivry, de la porte d'Ivry à l'avenue des Gobelins, de la pl. d'Italie au Châtelet, de la porte d'Ivry au Châtelet.

42. — Du Clos-Montholon à Malakoff, de Malakoff à la porte Didot, de la porte Didot à la gare Montparnasse, de la

gare Montparnasse à la Bourse du Commerce, de la porte Didot à la Bourse du Commerce.

Tramways de Paris et du département de la Seine.

43. — De Neuilly (pont de Puteaux) à la porte des Ternes, de la porte des Ternes à St-Philippe-du-Roule, de la pl. des Ternes à St-Augustin, de la porte des Ternes à St-Augustin.

44. — Du Pont de Neuilly à la porte Maillot, de la porte Maillot à l'Etoile.

45. — Place de l'Etoile à St-Germain.

46. — De Port-Marly à Marly-le-Roi.

47. — De Rueil-Ville au Pecq.

48. — De Courbevoie à la porte Maillot, de la porte Maillot au boul. de Courcelles, de la pl. Malesherbes à la Madeleine, de la porte Maillot à la Madeleine.

49. — De Courbevoie à la porte de Champerret, de la porte de Champerret au boul. de Courcelles, de la pl. Malesherbes à la Madeleine, de la porte de Champerret à la Madeleine.

50. — De Neuilly à la porte de Champerret, de la porte de Champerret au boul. de Courcelles, de la pl. Malesherbes à la Madeleine, de la porte de Champerret à la Madeleine.

51. — De Levallois à la pl. Pereire, de la route de la Révolte au boul. de Courcelles, de la pl. Malesherbes à la Madeleine, de la route de la Révolte à la Madeleine.

52. — De Gennevilliers à Asnières, d'Asnières à Clichy,

de Clichy à la porte de Clichy, de la porte de Clichy à la pl. de Clichy, de la Fourche à la Madeleine, de la porte de Clichy à la Madeleine.

53. — De la Madeleine à la pl. Malesherbes, du boul. des Batignoles à la porte d'Asnières, de la Madeleine à la barrière, de la porte d'Asnières à la r. Gide, de la r. Gide à la station, de la station aux Bourguignons.

54. — De Colombes à Asnières, d'Asnières (Bourguignons) à Asnières (pl. Voltaire), d'Asnières (pl. Voltaire) à Clichy, d'Asnières à la porte de Clichy, de Clichy à la porte de Clichy, de la porte de Clichy à la Madeleine, de la porte de Clichy à la pl. Clichy, de la Fourche à la Madeleine.

55. — De St-Denis (barrage) à St-Denis (porte de Paris), de St-Denis (porte de Paris) au pont de Soissons, du pont de Soissons à la porte de la Chapelle, de la porte de la Chapelle à la gare du Nord, de la gare du Nord à l'Opéra, de la porte de la Chapelle à l'Opéra.

56. — De St-Denis (rond-point de Picardie) à Stains.

57. — De la Mairie de St-Ouen à la porte de Clichy, de la porte de Clichy à la porte de Champerret, de la porte de Champerret à la Porte-Maillot.

58. — De St-Denis (barrage) à St-Denis (porte de Paris), de St-Denis (porte de Paris) au pont de Soissons, du pont de Soissons à la porte de la Chapelle, de la porte de la Chapelle à la gare du Nord, de la gare du Nord à l'Opéra, de la porte de la Chapelle à l'Opéra.

59. — D'Aubervilliers aux Quatre-Chemins, des Quatre-Chemins à la porte de la Villette, d'Aubervilliers à la porte

de la Villette, de la porte de la Villette à la gare de l'Est du boul. de la Villette à la pl. de la République, de la porte de la Villette à la pl. de la République.

60. — De l'Eglise de Pantin aux Quatre-Chemins.

61. — Du Cimetière Parisien aux Quatre-Chemins.

62. — De Pantin à la porte de Pantin, de la porte de Pantin à la gare de l'Est, du boul. de la Villette à la pl. de la République, de la porte de Pantin à la pl. de la République.

63. — De la porte d'Allemagne à la Mairie de Pantin, de la Mairie de Pantin au Cimetière parisien, de la porte d'Allemagne au Cimetière parisien.

64. — D'Aubervilliers au bureau de l'Octroi de St-Denis, du bureau de l'Octroi de St-Denis à St-Denis, d'Aubervilliers à St-Denis.

65. — D'Aubervilliers à la r. des Gardinoux, de la r. des Gardinoux à la porte d'Aubervilliers, d'Aubervilliers à la porte d'Aubervilliers, de la porte d'Aubervilliers à la gare du Nord, de la gare du Nord à l'Opéra, de la porte d'Aubervilliers à l'Opéra.

66. — Neuilly (porte Maillot) à Besons et Maisons-Lafitte.

67. — Neuilly (porte Maillot) à Colombes (embranchement), Argenteuil, Bezons (quai).

68. — D'Enghien (gare) à la Trinité.

69. — De la porte de Clignancourt à Pierrefitte.

70. — De la porte de Clignancourt à St-Denis.

Tramways (Compagnie de l'Est Parisien).

De l'Opéra à la pl. Gambetta, du square du Temple à la barrière, de l'Opéra à la barrière, des fortifications aux Lilas, des Lilas à Bomainville, parcours hors de Paris, de la porte des Lilas à Noisy-Gare, de Romainville à Noisy-le-Sec, de Noisy-le-Sec à Bondy.

De l'Opéra à la pl. Gambetta, du square du Temple à la barrière, de l'Opéra à la barrière, des fortifications à la pl. de la République, de la pl. de la République à la r. de la Solidarité, de Montreuil à l'avenue de la République, à Fontenay, de l'avenue de la République à Fontenay (gare).

De l'Opéra à l'avenue Parmentier, du square du Temple à la barrière, de l'Opéra à la barrière, des fortifications à Pantin, de Pantin à Bobigny, des fortifications à Noisy-le-Sec, de Noisy-le-Sec au Raincy.

De l'Opéra au boul. Ménilmontant, du square du Temple à la barrière, de l'Opéra à la barrière, de la porte de Ménilmontant à Bagnolet.

De la Concorde à la Bastille, de la Bastille à la barrière, de la Concorde à la barrière, des fortifications aux Lilas, des fortifications à Noisy-le-Sec, de Noisy-le-Sec à la gare de Gargan.

Du pont de la Concorde à Bagnolet (Mairie).

Du pont de la Concorde à Bonneuil.

Du pont de la Concorde à Vitry.

Tramways (Compagnie de l'Ouest-Parisien).

De Billancourt au Champ-de-Mars.

De Châtenay au Champ-de-Mars.

Chemin de fer Métropolitain.

LIGNE N° 1.

Vincennes-Porte Maillot.

Porte de Vincennes, Nation, Reuilly, Lyon, Bastille, St-Paul, Hôtel-de-Ville, Châtelet, Louvre, Palais-Royal, Tuileries, Concorde, Champs-Élysées, Marbœuf, Alma, Etoile, Obligado, Porte Maillot.

LIGNE N° 2.

Pl. de la Nation-Porte Dauphine.

Place de la Nation, Avron, Bagnolet, Philippe-Auguste, Père Lachaise, Ménilmontant, Couronnes, Belleville, Combat, Allemagne, Aubervilliers, Chapelle, Barbès-Rochouart, Anvers, Pigalle, Blanche, Clichy, Rome, Villiers, Monceau, Courcelles, Ternes, Etoile, Victor-Hugo, Porte Dauphine.

LIGNE N° 3.

Pl. Gambetta-Porte Champerret.

Place Gambetta, Martin-Nadaud, Père Lachaise, St-Maur, Parmentier, République, Temple, Arts-et-Métiers, Réau-

mur-Sébastopol, Sentier, Bourse, Quatre-Septembre, Opéra, Caumartin, St-Lazare, Europe, Avenue de Villiers, Malesherbes, Wagram, Pereire, Porte de Champerret.

LIGNE N° 4.

P. de Clignancourt-P. d'Orléans.

Porte de Clignancourt, Simplon, Marcadet, Château-Rouge, Barbès-Rochechouart, Gare du Nord, Gare de l'Est, Château d'Eau, St-Denis, Réaumur-Sébastopol, Etienne-Marcel, Halles, Châtelet, Cité, St-Michel, Odéon, St-Germain-des-Prés, St-Sulpice, Vaugirard, Montparnasse, Vavin, Raspail, Denfert-Rochereau, Mouton-Duvernet, Alésia, Porte d'Orléans.

LIGNE N° 5.

Gare du Nord-Pl. de l'Etoile.

Gare du Nord, Gare de l'Est, Lancry, République, Oberkampf, Richard-Lenoir, Bréguet-Sabin, Bastille, Arsenal, Austerlitz, Orléans, St-Marcel, Campo-Formio, Italie, Corvisard, La Glacière, St-Jacques, Denfert-Rochereau, Raspail, Edgar-Quinet, Place du Maine, Pasteur, Sèvres, Cambronne, La Motte-Piquet, Dupleix, Grenelle, Passy, Trocadéro, Boissière, Kléber, Place de l'Etoile.

LIGNE N° 6.

Place de la Nation-Italie.

Place de la Nation, St-Mandé, Bel-Air, Daumesnil, Charenton, Bercy, Gare, Chevaleret, Nationale, Italie.

LIGNE N° 7-7 bis.

Porte de la Villette-Opéra.

Porte de la Villette, Flandre, Crimée, Riquet, Boulevard de la Villette, Rue Louis-Blanc, Château-Landon, Gare de l'Est, Poissonnière, Cadet, Pelletier, Chaussée-d'Antin, Place de l'Opéra.

LIGNE n° 7.

Rue Louis-Blanc-Pl. du Danube.

Louis-Blanc, Allemagne, Bolivar, Buttes-Chaumont, Crimée, Place des Fêtes, Porte du Pré-St-Gervais, Place du Danube.

Chemin de fer Nord-Sud de Paris.*Porte de Versailles-Place Jules-Joffrin.*

Porte de Versailles, Convention, Place de Vaugirard, Volontaires, Pasteur, Falguière, Montparnasse, Notre-Dame-des-Champs, Rennes, Sèvres, Bac, Solférino, Chambre des Députés, Concorde, Madeleine, St-Lazare, Trinité, Notre-Dame de Lorette, St-Georges, Pigalle, Abbesses, Lamarck, Place Jules-Joffrin.

St-Lazare-Porte de St-Ouen-Porte de Clichy.

St-Lazare, Berlin, Place Clichy, La Fourche, Marcadet, Porte de St-Ouen, La Fourche, Brochant, Porte de Clichy.

Pour compléter cette nomenclature, nécessairement brève et sèche, nous devons mentionner que le funiculaire de Belleville continue à assurer entre la place de la République et les hauteurs situées à l'Est de Paris des relations suivies. Son exploitation est loin de périliter puisque le nombre des voyageurs transportés a été, dans la période la plus récente, d'environ 4 millions et demi par an.

*
* *

Parmi tous les modes de locomotion que nous venons de passer rapidement en revue, il en est qui constituent les moyens de transport par excellence du public parisien. Certains ont fait l'objet d'une réorganisation complète en 1910. C'est à une étude approfondie de leurs conditions actuelles d'exploitation que nous allons nous attacher dans les pages qui vont suivre.

CHAPITRE III

LES CONDITIONS NOUVELLES D'EXPLOITATION.

L'année 1910 devait être une date mémorable dans l'histoire des industries parisiennes de transports, car elle devait marquer le terme des plus importantes concessions. C'est à cette époque, en effet, que devait expirer la concession des omnibus pour la totalité du réseau et le plus grand nombre des concessions de tramways. En outre la ville de Paris, dans son traité avec la Compagnie concessionnaire, avait stipulé le droit de racheter le Métropolitain en 1910, quel que fût le degré d'avancement de l'exploitation. Ainsi, dans le même temps, la ville de Paris rentrait en possession des lignes de tramways qu'elle avait elle-même concédées, de son service d'omnibus et même, éventuellement, du Métropolitain. Le département, de son côté, devenait maître de son réseau propre de tramways (1).

Le conseil municipal de Paris se préoccupa, bien avant cette échéance de 1910, des solutions susceptibles d'intervenir dans la réorganisation des transports en commun.

(1) Il est à peine besoin de rappeler que toutes les questions concernant l'exploitation du réseau *départemental* de tramways doivent, en thèse générale, rester en dehors du cadre de cette étude, laquelle doit traiter principalement des transports *parisiens*. Ce n'est donc que tout à fait incidemment qu'il nous arrivera, au cours de nos développements, de faire allusion aux tramways départementaux.

Tout le monde eut la conviction que le Métropolitain ne ferait pas disparaître les transports de la surface. Les besoins de circulation d'une ville croissent avec l'augmentation du nombre de ses habitants et avec la multiplication même de ses moyens de transport. Aussi, ne fut-il pas mis en doute que, si le Métropolitain est le moyen de communication le plus rapide et le plus économique, l'ensemble de son réseau, même une fois achevé, devait laisser place au fonctionnement d'autres services de transports en commun.

L'exemple de Londres et de Berlin était à cet égard singulièrement démonstratif. A côté de leur Métropolitain, ces capitales possèdent tout un réseau très développé d'omnibus et de tramways.

C'est avec cette conviction que le conseil général de la Seine et le conseil municipal de Paris tentèrent la réorganisation des transports en commun. Un réseau d'omnibus fut conservé, amélioré même, à côté des tramways, au-dessus du Métropolitain.

Dès 1904, le ministre des travaux publics avait institué une commission spéciale, comprenant des représentants des conseils général et municipal, des ministres des travaux publics et des finances, du Conseil d'Etat, de la préfecture de la Seine et de la chambre de commerce, dont l'objet était d'élaborer un projet de réorganisation générale des omnibus et tramways dans Paris et le département de la Seine.

Après échange de vues entre le conseil général, le conseil municipal et les pouvoirs publics, la réforme fut accomplie

sur les bases suivantes : remaniement des réseaux de tramways, construction de nouvelles lignes ; application générale de la traction électrique par caniveau souterrain ou par trolley ; substitution de l'omnibus automobile ou autobus à l'antique véhicule à chevaux.

Le 9 mars 1910, le conseil municipal accordait à la Compagnie Générale des Omnibus la rétrocession du réseau municipal de tramways et la concession du service public des omnibus.

La caractéristique des nouvelles conventions, c'est que les deux exploitations (tramways et omnibus), étaient « conjointes ». La plus productive des deux, c'est-à-dire celle des tramways, devait, dans l'esprit des auteurs du projet, venir en aide à l'exploitation des omnibus. En un mot, le tramway devait permettre au concessionnaire d'assurer le fonctionnement d'un réseau d'omnibus suffisant pour répondre aux besoins de la population parisienne.

Ce principe posé, il fallait se mettre à l'œuvre pour régler minutieusement dans le détail les conditions nouvelles d'exploitation. C'est ici qu'il importait au plus haut point que les représentants de Paris se fissent une notion exacte de ce que doivent être les transports en commun modernes.

*
* *

M. Charles Gide, dans une conférence faite à l'Ecole des Hautes Etudes Sociales, a indiqué les conditions que doivent remplir les moyens de transport en commun pour être

vraiment utiles à la collectivité : ils doivent être rapides, fréquents, continus ; passer à proximité de la résidence et du lieu de travail ; coûter un prix modique. Nous ajouterons : ils doivent être confortables et hygiéniques.

Nous définirons donc, en tenant compte des caractères dégagés par l'éminent professeur, le transport en commun, en disant que c'est le moyen de locomotion qui, empruntant un itinéraire fixé à l'avance, transporte rapidement et à bas prix, un groupe de voyageurs d'un point à un autre point de cet itinéraire.

Le temps vaut de l'argent. Cet axiome, que nous devons aux Saxons, trouve de plus en plus sa vérification dans la société contemporaine, et spécialement à Paris. Le temps employé pour se transporter d'un point à un autre est considéré par celui qui travaille (aussi bien pour l'industriel, le patron, que pour l'ouvrier, l'employé) comme une perte sèche, un manque à gagner. Il importe de réduire cette perte au minimum en donnant aux moyens de transport la plus grande vitesse possible ; en les mettant à proximité de la résidence et du lieu de travail, afin d'éviter aux voyageurs la longueur d'une marche ; en les rendant fréquents et continus, afin d'éviter l'attente aux points d'arrêts. Quant à la modicité du prix de transport, elle est la condition essentielle qui prime toutes les autres. Car il est clair que la classe laborieuse ne pourrait plus employer un moyen de transport, si perfectionné fût-il, s'il était trop onéreux. Le travailleur ne peut gagner du temps au détriment de son salaire ; il faut que le prix de transport soit inférieur,

pour la même durée de temps, à la valeur du travail du voyageur. Celui-ci choisit parmi les divers modes de locomotion mis à sa disposition, celui qui satisfait le mieux à cette condition et ne l'entraîne pas à des dépenses hors de proportion avec ses ressources.

Mais la possibilité d'aller vite et de gagner du temps se trouve limitée : par l'obligation de ne pas perdre de vue la commodité et la sécurité du voyageur, par l'intensité de la circulation publique, par les troubles de jouissance occasionnés par l'excès de vitesse aux propriétaires et aux locataires riverains.

La modicité du prix se trouve elle-même limitée par le prix de revient du kilomètre voyageur, c'est-à-dire par le coût du transport de un voyageur sur une distance de un kilomètre.

En ce qui concerne plus particulièrement les tramways, il est certaines conceptions aujourd'hui universellement admises, qui doivent présider à leur structure et à leur mode d'exploitation.

M. d'Avenel, dans son *Mécanisme de la vie moderne* (t. V, p. 183 et suiv.), dit à ce sujet :

« Il faut que le tramway soit une sorte de trottoir roulant, qu'il sollicite, par la fréquence de son passage, le promeneur ou l'homme d'affaires et que son prix minime le rende accessible plusieurs fois par jour à la classe populaire sans l'obliger à endurer le froid ou la pluie, comme sur l'impériale des omnibus. »

Ajoutons qu'il importe de réduire au minimum la durée

effective du stationnement, du freinage et du démarrage. Le vice rédhibitoire des anciens omnibus, si bien mis en lumière par M. d'Avenel, résidait précisément dans la lenteur avec laquelle s'accomplissaient ces diverses opérations.



Toutes ces considérations sont entrées en ligne de compte dans l'aménagement des nouvelles entreprises qui ont été concédées à la Compagnie Générale des Omnibus, aux termes de deux conventions annexées au décret du 31 mai 1910 et dont les premières stipulations sont respectivement conçues ainsi qu'il suit (1) :

A. — Réseau municipal de tramways.

ART. 1^{er}. — « La ville de Paris, qui sollicite de l'Etat la concession des lignes de tramways qui sont désignées à l'article 2 du cahier des charges ci-joint, s'engage à la rétrocéder à la Compagnie qui accepte pour la période fixée à l'article 16 dudit cahier des charges. »

B. — Omnibus.

« La ville de Paris concède à la Compagnie Générale des Omnibus de Paris, pour une période qui commencera à courir le 1^{er} juin 1910 pour finir le 31 décembre 1950, avec droit exclusif de stationnement sur la voie publique, le

(1) Voir le texte intégral des conventions dans le *Journal officiel* du 1^{er} juin 1910, p. 4727.

service public dans l'enceinte de Paris des voitures dites omnibus, employées au transport en commun des personnes... »

SECTION I. — L'amélioration des conditions de transport.

Au premier rang des mesures prises par l'autorité concédante en vue de faire cadrer l'organisation nouvelle avec les nécessités du public, figure la substitution des autobus aux omnibus. L'article 2 de la convention relative aux omnibus a posé en effet le principe que toutes les voitures devraient être à moteur mécanique, sauf exception autorisée par la ville de Paris.

Cette substitution, en conférant au moyen de transport parisien par excellence une vitesse et une souplesse beaucoup plus grandes, a été un bienfait inappréciable. Proposition devenue plus exacte encore depuis que le type des autobus a été transformé et qu'il est devenu plus léger et moins trépidant.

En dehors de la transformation ainsi apportée à la voiture-type, de nombreuses prescriptions ont été faites pour la commodité des voyageurs.

L'article 2 de la Convention déjà citée énonce ce qui suit :
« Au cours de l'exploitation, le concessionnaire devra tenir compte de toutes les améliorations et de tous les progrès. A cet effet le préfet de la Seine, le concessionnaire entendu, pourra prescrire de réaliser, dans un délai déterminé,

l'application, aux voitures en service, des dispositions dont la pratique aura fait reconnaître la nécessité. Il pourra décider également qu'à l'avenir les voitures que le concessionnaire aura à construire seront dotées des perfectionnements réalisés par l'industrie. Si le concessionnaire conteste le bien fondé des prescriptions qui lui seront faites en vertu des dispositions visées précédemment et faute d'accord dans le délai de six mois, la ville de Paris pourra soumettre la question à une commission technique de cinq membres, dont deux désignés par l'administration municipale, deux par le concessionnaire et le cinquième par les quatre premiers, ou, à défaut d'entente dans la huitaine, par le président du tribunal civil de la Seine. »

L'article 2 stipule, dans son paragraphe final, « que les véhicules à traction mécanique seront munis, à leur arrière, d'un dispositif de secours permettant au conducteur ou receveur de pouvoir, en cas d'extrême urgence, arrêter la voiture de sa place ».

Quant aux dispositions de la convention spéciale aux tramways, elles font, elles aussi, apparaître le souci qu'a eu l'autorité concédante d'améliorer constamment le fonctionnement des véhicules servant à la circulation du public.

ART. 6. — A l'intérieur de Paris, les abris pour les voyageurs, les poteaux de trolley, les plaques indicatrices et les indications lumineuses des points d'arrêts seront d'un type arrêté par l'administration municipale, la Compagnie entendue.

« A l'intérieur de Paris, l'éclairage de chacun des poteaux

de trolley sur refuges établis sur des chaussées sera assuré par des lampadaires d'un type agréé par le préfet de la Seine et donnant un éclairage au moins égal à celui des appareils de la voie publique. La ville assurera l'entretien, l'allumage et l'extinction de ces appareils....

« Dans les grandes voies où le trolley sera installé au moyen de poteaux sur refuges établis sur des chaussées, il y aura lieu de combiner avec cette installation l'éclairage électrique intensif....

« A l'extérieur de Paris, l'éclairage de chacun des poteaux de trolley sera assuré, aux frais de la Compagnie, par un appareil donnant un éclairage au moins égal à celui des appareils de la voie publique empruntée.

« ART. 9. — Les voitures seront éclairées de manière que la lecture soit possible à toutes les places assises. Elles comporteront un éclairage de secours.

« L'intérieur des voitures sera chauffé pendant la saison froide, conformément aux prescriptions du préfet de police et au moyen d'appareils de chauffage agréés par lui. Si les voitures comportent des impériales (période transitoire), celles-ci seront couvertes et aménagées à l'avant et sur les côtés de manière à protéger les voyageurs contre le froid. Il en sera de même pour les plateformes. »

Mais pour avoir une notion exacte des réformes apportées à l'aménagement des voitures publiques pour assurer aux voyageurs le maximum de commodité et de sécurité, il ne suffit pas de se référer aux clauses des conventions de 1910. Il convient, dans cet ordre d'idées, de mentionner

les mesures prescrites par des textes étrangers auxdites conventions.

A la suite de la délibération du conseil municipal du 8 juillet 1907, des appareils distributeurs de numéros d'ordre ont été installés à tous les arrêts de tramways ou d'omnibus où il y a affluence de voyageurs.

En exécution de la délibération du 21 novembre 1910, sur le rapport de M. le conseiller Caron, les arrêts ont été dédoublés au croisement des voies publiques, de telle sorte que les voitures s'arrêtent dans chaque sens avant la traversée du croisement.

Une décision du 15 octobre 1909 a prescrit que les conducteurs de voitures publiques seraient astreints à subir un examen professionnel outre les épreuves topographiques de connaissance des voies de Paris.

*
* *

La suppression de l'impériale, dans le nouvel aménagement de l'autobus et du tramways, a augmenté dans une large part la rapidité du trafic ; les voyageurs, surtout les femmes, les vieillards et les enfants, descendent et montent plus vite. Cette mesure a contribué à l'augmentation du trafic en permettant l'utilisation de tous les moyens de transports les jours où sévit la pluie ou le froid.

L'extension du réseau d'omnibus et de tramways n'aurait pas suffi à faire face à l'extension de la circulation si le service n'avait pas été en même temps intensifié. La

fréquence et la continuité, nous l'avons vu, tendent, non moins que la rapidité, à l'économie de temps, qui est le but principal à atteindre. Le nombre des départs a été augmenté, non seulement sur un grand nombre de lignes à fort trafic, afin d'éviter l'attente trop longue aux stations, mais encore sur les lignes à faible trafic, en vue de stimuler le voyageur et de créer un courant de circulation. La moyenne journalière des kilomètres voitures effectués est passée, sur le réseau des omnibus, de 65.000 à 73.000, et sur le réseau municipal de tramways de 67.000 à 74.000.

De plus il a été organisé des services matinaux, à prix réduit, permettant aux ouvriers de se rendre à leur travail. C'est un point sur lequel nous aurons d'ailleurs à revenir un peu plus loin. Il a été également prévu des services de nuit pour certaines catégories d'employés et d'ouvriers, les typographes par exemple. Des services supplémentaires fonctionnent dès maintenant pour permettre au public parisien d'aller à ses plaisirs (1), ou aux grandes manifestations militaires (2) ou sportives.

Enfin des mesures ont été prises en vue de la sécurité des piétons. En ce sens, on a cherché à rendre la circulation plus facile : par la création de nombreux refuges au milieu des voies les plus fréquentées, par la canalisation dans certaines rues du courant des voitures, par la construction

(1) Plusieurs essais sont actuellement tentés en ce sens, l'autobus des théâtres, l'autobus des courses.

(2) La Revue du printemps à Vincennes, par exemple.

de passages souterrains, par la réglementation sévère du droit de circuler sur la voie publique.

Signalons enfin, bien que ce point ne rentre pas directement dans notre sujet, que le conseil municipal s'est préoccupé de sauvegarder les intérêts légitimes du personnel des entreprises des transports en commun. Il a imposé au nouveau concessionnaire l'obligation de reprendre tous les agents en fonction dans l'ancienne exploitation et de leur assurer un ensemble d'améliorations, représentant un supplément de dépenses annuelles de 4.500.000 francs. En outre un conseil du travail a été créé pour servir de trait d'union entre le conseil d'administration de la Compagnie et le personnel.

SECTION II. — Tarifs et prix de revient.

On ne saurait trop insister sur cette idée que la modicité du prix de transport est la condition indispensable sans laquelle les transports en commun, si rapides et si perfectionnés qu'ils soient, ne seraient pratiquement d'aucune utilité pour les foules urbaines.

Or, en cette matière des tarifs, il nous est donné de constater que des avantages appréciables ont été assurés aux voyageurs.

Par suite du sectionnement des lignes, le voyageur, pour le prix de 0 fr. 10 en deuxième classe et 0 fr. 15 en première classe, peut parcourir une section entière. Cette

réduction de prix a été si appréciée par le public que la petite course en autobus et en tramways est devenue d'un usage courant à l'heure actuelle (1) (11.913.297 petites courses en 1911).

Les tarifs votés par le conseil municipal et appliqués sur les omnibus et les tramways (2), depuis le 1^{er} juin 1910, ont été extrêmement avantageux pour le public. Si nous examinons successivement les résultats obtenus sur l'ensemble des omnibus et des tramways, et sur le réseau des omnibus automobiles considéré isolément, nous verrons que le sectionnement a considérablement réduit le prix du transport.

Du tableau ci-dessus qui donne la comparaison des premiers trimestres des exercices 1909 (3), 1911 et 1912, il résulte que la recette réalisée en 1909 dans Paris, banlieue exclue, avec 53.026.317 voyageurs a été de 9.881.172 fr. 35, donnant un produit moyen de 0 fr. 186 par voyageur. En 1911, avec 57.562.325 voyageurs, la recette a été seulement de 8.888.070 francs, et le produit moyen par voyageur s'abaisse à 0 fr. 154. En 1912, le nombre des voyageurs s'élève à 80.129.042, la recette monte à 11.636.919 fr. 30, mais le produit moyen par voyageur tombe à 0 fr. 145.

Si les anciens tarifs avaient été appliqués aux voyageurs

(1) Rapport général de M. Dausset au Conseil municipal sur le projet de budget de 1912.

(2) Renseignements fournis par la Compagnie Générale des Omnibus.

(3) La comparaison n'a pu être faite avec le 1^{er} trimestre 1910 à cause des inondations.

TABLEAU I
ENSEMBLE DU RÉSEAU : OMNIBUS ET TRAMWAYS

	1 ^{er} TRIMESTRE 1909		1 ^{er} TRIMESTRE 1911		1 ^{er} TRIMESTRE 1912	
	Omnibus	Tramways in- tra-muros	Omnibus	Tramways in- tra-muros	Omnibus	Tramways in- tra-muros
Recette totale.....	5.092.915,95	4.788.826,40	4.485.696,80	4.402.373,20	6.743.798,65	4.893.420,65
Voyageurs transportés.....	25.400.248	27.126.069	27.427.197	30.135.128	46.285.226	33.843.816
Produit moyen par voyageur transporté.....	0,197	0,177	0,164	0,146	0,146	0,145
Voyageurs n'ayant parcouru qu'une section :						
1 ^{re} classe.....			10.536.286	9.951.252	9.125.968	10.935.98
2 ^e classe.....			5.509.493	8.984.703	17.092.904	10.535.847
						27.628.751
				34.981.434		47.690.617

transportés en 1911 et en 1912, la Compagnie aurait encaissé :

En 1911 : $0 \text{ fr. } 186 \times 57.562.325 = 10.706.592 \text{ francs.}$

En 1912 : $0 \text{ fr. } 186 \times 80.129.042 = 14.904.002 \text{ francs.}$

L'économie, pour l'ensemble des voyageurs, s'élève donc, grâce à la réforme de 1910 :

En 1911 : $10.706.592 \text{ fr.} - 8.888.070 \text{ fr.} = 1.818.522 \text{ fr.}$

En 1912 : $14.904.002 \text{ fr.} - 11.636.919 \text{ fr.} = 3.267.083 \text{ fr.}$

Nous constatons que les petites courses à 0 fr. 10 et à 0 fr. 15 instituées par le nouveau régime, atteignent un chiffre considérable :

En 1911 : 34.981.434 sur 57.562.325 voyageurs transportés.

En 1912 : 47.690.617 sur 80.129.042 voyageurs transportés.

Les chiffres que nous venons de donner s'appliquent à un réseau mixte comprenant à la fois des tramways à traction mécanique encore exploités avec les anciens systèmes, des tramways à chevaux, des omnibus automobiles et des omnibus à chevaux.

Les résultats de la transformation des anciens systèmes combinés avec l'application des nouveaux tarifs s'accusent très nettement dans le tableau de la page 56, qui contient pour les 13 lignes d'omnibus transformées en 1911, la statistique du 1^{er} trimestre 1909 (traction par chevaux et anciens tarifs) et celle du 1^{er} trimestre 1912 (traction automobile et tarifs sectionnés).

On constate que le nombre des voyageurs est passé de 8.876.824 en 1909, à 21.385.077 en 1912, soit une augmentation de 12.508.253 ou de 141 0/0 ; et qu'il a été effectué 11.915.297 petites courses.

Le produit moyen par voyageur a baissé de 0 fr. 203 en 1909 à 0 fr. 142 en 1912, soit une diminution (c'est-à-dire une économie pour le public) de 30 0/0.

Enfin l'examen des résultats donnés par les exercices 1911 et 1912 (période du 1^{er} janvier au 15 avril 1911 : 105 journées ; du 1^{er} janvier 1912 au 14 avril 1912 : 105 journées puisque février a compté 29 jours) permet les constatations suivantes :

La recette par kilomètre-voiture, calculée en prenant pour unité la voiture à 30 places, qui était de 0 fr. 9594 en 1911, n'est plus que de 0 fr. 8812 en 1912, soit une diminution de 8, 15 0/0. Pendant ce temps, le nombre des voyageurs par kilomètre voiture passait cependant de 6,42 à 6,62, soit une augmentation de 3,12 0/0.

Cette anomalie apparente s'explique aisément, si l'on remarque que le nombre des places offertes en deuxième classe, qui était, en 1911, de 5.740.619 contre 6.031.581 de places en première, soit sur la totalité, une proportion de 48 0/0, s'est élevé en 1912, après la suppression des autobus sans impériale et la mise en service du nouveau matériel, à 22.386.482, représentant 58 0/0 ou les 7/12 de l'ensemble prescrit par la Convention. Parallèlement, les voyageurs de deuxième classe, qui formaient en 1911, 49 0/0 de la clientèle des omnibus, en forment en 1912 les 73 0/0.

LIGNES TRANSFORMÉES

Comparaison des résultats du premier

DÉSIGNATION DES LIGNES	RECETTES			VOYAGEURS AYANT	
				SECTION	
	1909	1912	Augmenta- tion 0/0 par rapport à 1909	1 ^{re} classe	2 ^e classe
B. Trocadéro-Gare de l'Est.	275.906,65	480.148,95	74,03	752.898	1.577.336
D. Porte des Ternes-Filles du Calvaire.....	172.322,25	370.254,40	114,86	312.342	915.664
F. Porte d'Asnières - Les Halles (1).....	167.651,05	179.174,70	6,87	203.847	634.076
C et Cbis. Square des Bati- gnolles - Châtelet - Jardin des Plantes.....	174.341,95	323.932,50	85,81	302.581	737.702
M. Buttes Chaumont-Palais Royal.....	41.565,30	83.552,15	101,01	54.216	340.630
V. Boulevard Pasteur-Gare du Nord.....	143.246,65	251.554,35	75,61	266.874	645.023
Y. Grenelle-Porte StMartin.	128.395,40	220.537,20	71,76	145.445	493.872
AC. Champ de Mars-Gare du Nord.....	113.079,35	233.294,80	106,31	332.077	674.978
AD. Champ de Mars-Place de la République.....	123.368,85	218.185,05	76,86	199.644	566.993
AC. Porte de Versailles- Bourse (2).....	129.034,70	141.229,45	9,45	103.908	231.254
AI Gare St Lazare-Place St Michel.....	233.285,35	299.638,25	28,44	502.632	973.521
AQ. Montmartre-Boulevard de Grenelle.....	39.449,00	149.291,60	278,44	83.685	317.552
AR. Montrouge - Square Montholon.....	65.031,15	100.495,30	54,53	48.372	368.265
TOTAUX.....	1.806.677,65	3.051.308,70	68,89	3.338.431	8.576.866

(1) La comparaison est tout à fait incomplète : les chiffres de 1909 s'appliquent à cette ligne comprise entre la Porte d'Asnières et les Halles.

(2) Les chiffres de 1912 sont comparés aux résultats obtenus en 1909 sur les deux

PENDANT L'ANNÉE 1911.

trimestre des années 1909 et 1912.

PARCOURU UNE EN 1912		ENSEMBLE DES VOYAGEURS			PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR		
Totaux	Proportion 0/0 par rap- port à l'ensemble des voyageurs	1909	1912	Augmenta- tion 0/0 par rapport à 1909	1909	1912	Diminution 0/0 par rappor- à 1909
2.330.144	67,58	1.327.793	3.447.678	159,66	0,208	0,139	— 33,17
1.258.006	50,55	871.426	2.498.661	186,73	0,193	0,148	— 25,25
837.923	63,36	832.951	1.322.588	58,78	0,201	0,135	— 32,84
1.040.283	47,82	855.322	2.175.309	154,33	0,204	0,149	— 26,96
394.846	61,13	199.366	645.958	224,01	0,208	0,129	— 37,98
911.897	53,05	656.054	1.719.055	162,03	0,218	0,146	— 33,03
639.317	42,41	639.555	1.507.318	135,68	0,201	0,146	— 27,36
1.007.055	61,16	562.518	1.646.573	192,72	0,201	0,142	— 29,35
766.637	50,71	608.898	1.511.897	148,30	0,203	0,144	— 29,06
435.162	45,00	635.469	967.532	52,25	0,203	0,146	— 28,08
1.476.153	67,12	1.188.529	2.199.128	85,03	0,196	0,136	— 30,61
401.237	40,64	191.230	987.368	416,32	0,206	0,151	— 26,70
416.637	35,11	307.713	756.012	145,69	0,211	0,133	— 36,97
11.915.297	55,72	8.876.824	21.385.077	140,91	0,203	0,142	— 30,05

la ligne Wagram-Bastille, les chiffres de 1912 s'appliquent seulement à la partie de
lignes Porte de Versailles-Louvre et Vaugirard (Eglise) - Bourse.

*
* *

Pour le Métropolitain, le tarif est de 0 fr. 25 en première classe, et 0 fr. 15 en deuxième classe. Des billets dits « aller et retour » sont délivrés moyennant 0 fr. 20 en deuxième classe, jusqu'à neuf heures du matin. Un projet de M. Hennaffe, déposé à la séance du conseil municipal du 11 juin 1906, a pour but de donner cette faculté au public de 11 heures du matin à 2 heures du soir.

Sur les omnibus et sur les tramways, des services du matin, suffisamment étendus, permettent aux ouvriers, moyennant le tarif de deuxième classe à toutes les places, d'aller à leur travail et de regagner leur domicile le soir moyennant la délivrance d'un billet aller et retour et la perception d'un supplément de 0 fr. 05.

*
* *

En regard des tarifs, il convient de placer les prix de revient.

Les dépenses qui grèvent l'exploitation varient :

1° Avec les frais de premier établissement (capital à rémunérer, mise en marche de l'exploitation) ;

2° Avec l'importance de l'entreprise, qui s'apprécie au kilomètre-voiture ;

3° Avec la capacité des voitures (le prix de revient par place kilométrique offerte est d'autant plus élevé que la capacité de la voiture est plus réduite) ;

4° Avec les différents systèmes mécaniques.

Les tramways à accumulateurs sont lourds, encombrants ; ils absorbent gloutonnement l'énergie. Pour une voiture de 50 places, il faut 2.000 à 3.000 kilos d'accumulateurs, poids sensiblement égal à celui des voyageurs transportés. Au contraire le nouveau tramway recevant l'énergie nécessaire par trolley ou par caniveau souterrain, est de beaucoup préférable aux autres modes de traction. Il est souple, léger, ne fait pas de bruit, ne dégage ni odeurs, ni fumée ; il est rapide, s'arrête en quelques mètres et démarre facilement.

C'est ce dernier système que la ville de Paris a imposé à la Compagnie Générale des Omnibus pour son réseau de tramways. Les frais de premier établissement seront très élevés, puisque le caniveau axial exige la réfection complète des voies actuelles, mais il semble que la Compagnie pourra amortir assez rapidement cette grosse dépense avec les bénéfices réalisés sur le prix de traction.

Les meilleurs moteurs pour les omnibus automobiles est actuellement le moteur à explosion, avec commande par embrayage et changement de vitesse, pour les voitures de 15 à 34 places et des vitesses de 15 à 35 kilomètres à l'heure.

Le prix de revient de la place kilométrique des tramways électriques et de l'autobus ne peut pas être établi encore d'une façon précise, car nous nous trouvons, en effet, en pleine période de transformation. D'une part, l'autobus dépense plus ou moins selon le moteur qui l'actionne, et

actuellement la Compagnie n'a pas encore adopté de type fixe. D'autre part, il faudrait connaître le temps pendant lequel un autobus peut assurer le service. Actuellement tous les omnibus-automobiles sont neufs ou presque neufs, et rien ne peut en faire prévoir exactement la durée.

Les tramways en service sont usagés et mal entretenus, et l'on ne peut pas se baser sur les résultats de leur exploitation pour établir un prix de revient du kilomètre-voiture. En tout cas le prix de revient ainsi obtenu ne correspondrait nullement à celui du nouveau tramway électrique.

De plus il faudrait savoir ce que la Compagnie des Omnibus aurait à payer à la ville comme droits d'octroi et de stationnement. Nous aurons, dans une section spéciale, à nous expliquer sur le mode de calcul de ces droits.

*
* *

Si nous examinons le bilan de la Compagnie Générale des Omnibus de Paris (1) au 31 décembre 1911, nous constatons que les recettes voyageurs ont été, en 1911, de 41.765.752 fr. 30 contre 45.891.224 fr. 50 en 1910, soit une diminution de 4.125.472 fr. 20, soit 8,90 0/0 sur 1910.

Mais cette diminution tient à deux causes : d'abord, à ce que l'année 1910 a bénéficié de recettes exceptionnelles pendant la période des inondations ; ensuite à ce que l'exercice 1911 a supporté l'effet de l'application des tarifs nouveaux avec l'ancien matériel.

(1) Rapport du conseil d'administration,

Pour pouvoir apprécier plus exactement les chiffres, il y a lieu de faire des comparaisons, non seulement avec l'exercice 1910, mais encore avec l'exercice 1909.

Le nombre de kilomètres-voitures-tramways a été, en 1911, de 26.501.321, ayant produit une recette de 21.134.360 fr. 60 et une moyenne de 0 fr. 80 par kilomètre avec 153.515.368 voyageurs. Par rapport à 1910, il y a augmentation de 48.206 kilomètres-voitures (0,48 0/0) et diminution de 2.591.467 fr. 30 sur la recette (10,92 0/0), de 0 fr. 10 sur la moyenne par kilomètre (11,11 0/0), et de 6.997.349 voyageurs (4,36 0/0).

Le nombre de kilomètres-omnibus a été, pour 1911, de 27.372.348, ayant produit une recette de 20.631.391 fr. 70 et une moyenne de 0 fr. 75 par kilomètre, avec 135.722.473 voyageurs. En comparant avec 1910, nous trouvons une augmentation de 1.581.518 kilomètres (6, 13 0/0), de 7.622.026 voyageurs (5,95 0/0) et une diminution de 1.534.004 fr. 90 sur la recette (6, 92 0/0), et de 0 fr. 11 sur la moyenne par kilomètre (12,79 0/0). Il y a lieu d'indiquer que 13 lignes ont été exploitées par de nouvelles voitures autobus mises successivement en service pendant l'année 1911, mais qu'aucune d'elles n'a eu une exploitation automobile normale pendant l'année entière.

Si nous examinons l'influence des nouveaux tarifs sur les recettes de la Compagnie des Omnibus, nous trouvons que pour la période du 1^{er} juin au 31 décembre, la diminution des recettes de 1910 sur 1909 a été de 6,77 0/0, et que du 1^{er} janvier-1^{er} juin de 1911, 1^{er} janvier-1^{er} juin 1909, elle a été

de 9.79 0/0. Si nous considérons les périodes 1^{er} juin-31 décembre de 1911 et de 1910, périodes pendant lesquelles les tarifs nouveaux ont été appliqués, nous voyons que les tramways ont produit une recette de 12.445.192 fr. 80 pour 15.507.990 kilomètres-voitures et une moyenne de 80 cent. 3 par kilomètre-voiture avec 91.670.184 voyageurs. Par comparaison avec 1910, nous trouvons une augmentation de 92.919 kilomètres voitures (0.60 0/0), de 1.167.897 voyageurs (1,29 0/0), et une diminution de 19.751 fr. 15 sur la recette (0 16 0/0), et de 0,6 sur la moyenne par kilomètre-voiture (0 74 0/0). Pour les omnibus (y compris les autobus) il y a eu 16.584.324 kilomètres voitures, ayant produit une recette de 12.663.294 fr. 65 et une moyenne de 76 cent. 4 par kilomètre avec 85.750.432 voyageurs, soit par rapport à 1910, une augmentation de 1.221.480 kilomètres-voitures (7,96 0/0), de 1.223.427 fr. 15 sur la recette (10,69 0/0), de 1 cent. 9 sur la moyenne par kilomètre (2, 55 0/0), et de 13.496.442 voyageurs (18.68 0/0). Il y a lieu également de faire entrer en ligne de compte la diminution des voyageurs de 1^{re} classe (3.808.611, soit de 10,93 0/0), par suite de l'accès facile de la 2^e classe qui voit augmenter le nombre des voyageurs de 46.26 0/0 (17.306.053).

Enfin les recettes de l'exploitation se sont élevées à 43.371.385 fr. 66 et les dépenses à 46.171.798 fr. 97, soit un excédent de dépenses sur les recettes de 2.800.413 fr. 31.

Il n'y a pas lieu d'attacher une trop grande importance à ce déficit, provenant de la période transitoire, c'est-à-dire de la transformation et du réseau et des modes de traction.

Car devant l'augmentation constante du trafic et par suite des recettes, l'on peut prévoir que dans un délai très rapproché, l'exploitation des nouveaux tramways électriques et des autobus deviendra certainement lucrative malgré leur prix de revient élevé.

*
* *

Le chemin de fer Métropolitain voit ses recettes augmenter notablement ; cette augmentation est constante et provient non seulement de l'ouverture de nouvelles lignes, mais aussi de l'accroissement du trafic des anciennes.

En 1901, le Métropolitain transporte 17.660.286 voyageurs et fait une recette de 2.694.563 fr. 45 ; en 1906 (1) : 165.319.216 voyageurs pour une recette de 28.753.347,75 ; en 1911 : 305.311.995 voyageurs et 53 142.548 fr. 45 de recette.

Les recettes du Nord-Sud suivent également une marche ascensionnelle :

Recettes mensuelles du Nord-Sud en 1911 :

Janvier	496.312 fr.
Février	468 813 fr.
Mars	655.508 fr.
Avril	646.712 fr.
Mai	660.988 fr.
Juin	585.750 fr.
Juillet.	523.930 fr.
Août	414.336 fr.
Septembre	469.433 fr.
Octobre	637.390 fr.
Novembre	688.339 fr.

(1) Voir tableaux des statistiques, p. 97.

Tous les chiffres que nous venons de citer disent clairement que les tarifs actuellement appliqués permettent aux voyageurs d'avoir de plus en plus recours aux moyens de transport en commun, et aux Compagnies de retirer un bénéfice normal de leur exploitation.

SECTION III. — Redevances à la ville de Paris.

La ville de Paris, avons-nous déjà dit, concède à des Compagnies privées l'exploitation des moyens de transport en commun. Il est donc parfaitement légitime qu'elle en tire profit pour son budget, à la condition toutefois de ne pas nuire aux intérêts du public voyageur, en imposant aux concessionnaires le paiement de redevances excessives.

Indépendamment des droits d'octroi sur les combustibles et sur les matériaux de construction, la ville, antérieurement à 1910, percevait des redevances qui figuraient à son budget sous les titres suivants :

A. — Droits de stationnement des voitures publiques (omnibus et tramways).

B. — Participation dans les bénéfices de la Compagnie Générale des Omnibus (traité du 18 juin 1860).

C. — Funiculaire de Belleville (art. 4-5 de la Convention du 5 août 1890).

D. — Redevances pour occupation de parties du sol de la voie publique par des bureaux d'omnibus et de tramways.

E. — Redevances à la charge de la Compagnie du chemin

de fer Métropolitain pour fourniture du courant électrique par les usines situées en dehors de Paris (art. 9 de la Convention du 27 janvier 1898).

F. — Redevances pour établissement de voies ferrées sur la voie publique.

G. — Remboursement par les Compagnies de tramways des dépenses de pavage à leurs charges.

H. — Redevances de la Compagnie du chemin de fer Métropolitain.

Depuis la Réorganisation de 1910, les redevances dues par les Compagnies de transport à la ville ont été modifiées :

L'article 8 de la Convention de concession des omnibus automobiles du 28 mai 1910 a prévu une formule de cumul des droits d'octroi et des droits de stationnement. Cette formule doit jouer de façon à ne faire payer au concessionnaire des tramways et des omnibus qu'une somme égale à 6 0/0 de la recette brute *intra-muros*, sans toutefois qu'il puisse y avoir lieu à aucune réduction sur les droits d'octroi.

« En représentation des droits de stationnement, le concessionnaire paiera à la ville :

A. — Pour les omnibus : 3,5 0/0 sur les recettes brutes voyageurs, jusqu'à 30 millions.

« Si les recettes dépassent 30 millions, le taux de la redevance sera porté à 4 0/0 sur l'excédent.

« Les droits de stationnement seront réduits de moitié pour les lignes facultatives que le concessionnaire aura établies spontanément.

B. — Pour les tramways : 6 0/0 de la recette brute voyageurs effectuée à l'intérieur de Paris. Toutefois ce pourcentage sera abaissé à 3,5 0/0 si les sommes employées en frais de premier établissement ne reçoivent pas l'intérêt de 5 0/0 prévu à l'article 6 de la présente convention. Chaque fois que cet intérêt s'élèvera au-dessus de 5 0/0 ce pourcentage de 3,5 0/0 croîtra du double de cette augmentation sans pouvoir dépasser le pourcentage normal de 6 0/0.

« Si le concessionnaire justifie avoir payé à la ville, tant pour droits de stationnement sur les omnibus automobiles et les tramways du réseau municipal, que pour droits d'octroi sur les combustibles employés à la propulsion des omnibus automobiles, une somme supérieure à 6 0/0 des recettes sur les omnibus et sur les tramways intra-muros, il pourra réclamer une réduction des taxes de stationnement, d'abord des omnibus automobiles, puis des tramways, jusqu'à concurrence de la somme nécessaire pour ramener ces versements totalisés à 6 0/0 des recettes voyageurs sur les omnibus et sur les tramways intra-muros sans toutefois qu'il puisse y avoir lieu à aucune réduction sur les droits d'octroi.

Pendant la période de transformation et au plus tard jusqu'au 1^{er} janvier 1915, le total des droits de stationnement et des droits d'octroi sur les combustibles ne pourra être inférieur à un minimum forfaitaire de 2.500.000 francs.

« Le partage des bénéfices et la répartition de l'actif, en fin de concession, entre la ville de Paris et la Compagnie concessionnaire devront avoir lieu d'après les conditions

fixées à l'article 12 *ter* du traité de rétrocession du réseau municipal de tramways. »

Nous aurons un peu plus loin à préciser la portée de cet article 12 *ter* qui détermine les bases du calcul à intervenir en fin de concession ; mais auparavant il nous faut insister sur les stipulations contenues dans les articles 12 et suivants de la convention relative aux tramways et qui ont trait aux sommes à percevoir par la ville en cours d'exploitation.

La Compagnie doit payer à la ville :

1° Des redevances pour établissement sur la voie publique de bureaux et d'édicules, autres que les abris, lesdites redevances fixées sur la base du double de la taxe municipale d'étalage, relative à la voie considérée.

2° Une redevance de un franc pour chacun des abris et pour chaque installation de barrières mobiles.

3° Un droit de stationnement déterminé conformément à l'article 8 de la convention relative à la concession des omnibus.

L'article 12 *ter* décide ce qui suit : « Lorsque, après prélèvement sur les recettes, des dépenses de toute nature nécessitées par l'exploitation des tramways et des omnibus, des réserves pour renouvellement des voies, du matériel fixe et roulant, pour incendies et pour accidents, de l'intérêt des emprunts, de l'amortissement des obligations et des actions, des réserves légales, les bénéfices nets permettront de donner au capital-actions une rémunération dont le total sera supérieur à la somme obtenue en comptant :

« a) Une annuité forfaitaire pendant toute la durée de la

concession, calculée à raison de 6 0/0 du montant total des sommes déterminées par expertise ou fixées d'un commun accord et représentant la valeur industrielle de tous les éléments de l'actif reconnus nécessaires à l'exploitation au 1^{er} juin 1910, sans toutefois que ladite annuité forfaitaire puisse excéder 4 millions de francs :

« b) 8 0/0 aux nouvelles actions de capital.

« c) 3 0/0 aux nouvelles actions de jouissance.

L'excédent sera partagé par moitié entre la ville et la Compagnie, et ce, à titre de supplément de redevance. »

Enfin l'article 12 *ter* formule en ces termes la disposition à laquelle nous avons fait allusion quelques lignes plus haut :

« Les bénéfices différés, quelle que soit leur origine, devront être partagés dans la même proportion, c'est-à-dire que la ville aura droit, lors de la liquidation de la Compagnie, à la moitié de l'actif net à répartir après paiement du passif et amortissement du capital. »

En 1911, le montant des recettes des omnibus-automobiles et des tramways intra-muros atteignait 42 millions de francs dont les 6 0/0 étaient de 2.520.000 francs (1). Le minimum de 2.500.000 francs prévu pour les redevances de stationnement et d'octroi pendant la période de transformation était donc dépassé.

En 1912, on peut escompter que la recette des omnibus-automobiles et des tramways atteindra environ 50 millions de francs, dont le 6 0/0 représentera 3 millions de francs.

(1) Rapport de M. Dausset sur le budget de 1912.

La redevance versée par le chemin de fer Métropolitain figure au premier rang des recettes provenant des transports. La convention de concession a fixé la part qui revient à la ville, sur le produit du trafic ; cette part est calculée à raison de 0 fr. 05 par billet de seconde classe ou d'aller et retour, et de 0 fr. 10 par billet de première classe. Ces prélèvements doivent s'accroître lorsque le nombre annuel des voyageurs dépasse 140 millions. L'accroissement est de 0 fr. 001 par voyageur pour chaque dizaine de millions de voyageurs entre 140 et 180 millions ; à partir de 180 millions, le prélèvement supplémentaire demeure fixe et égal à 0 fr. 005, quel que soit le nombre de voyageurs.

Le produit de la redevance du Métropolitain s'est élevé à

Années	Francs
1904.	6.672.544.50
1905.	8.396.906.43
1906.	9.400.161.03
1907.	11.225.453.98
1908.	13.268.677.97
1909.	14.677.568.78
1910.	14.523.045.22
1911.	17.096.376.25

La diminution, d'ailleurs peu importante, que l'on constate en 1910, est purement accidentelle ; elle est due à l'interruption partielle du trafic pendant plusieurs mois, lors

des inondations en janvier et en février 1910. En 1911, le prélèvement fait par la ville s'élève à 17.096.376 fr. 25, soit une augmentation de recette de 2.418.807 fr. 47 sur l'année 1909.

En vertu des dispositions des lois des 4 avril 1898, 26 juin 1903 et 10 avril 1908, qui ont autorisé les emprunts successivement contractés pour la construction du chemin de fer Métropolitain, le produit de la redevance doit être exclusivement affecté au service de ces emprunts, et l'excédent de la recette sur la dépense doit être réservé à l'amortissement anticipé de ceux-ci et inscrit à un compte d'attente hors budget.

Cette disposition s'expliquait en 1898 lorsque le Métropolitain était encore à l'état embryonnaire et que l'évaluation du trafic, ainsi que l'estimation de la durée du matériel et des ouvrages demeuraient dans le domaine des hypothèses.

Aujourd'hui la situation est tout autre. Le Métropolitain a fait ses preuves, et il serait désirable que l'excédent des recettes au delà d'un certain taux rentrât dans les caisses de la ville de Paris.

Pour le chemin de fer Nord-Sud, la redevance perçue par la ville de Paris n'est que de 0 fr. 01 par billet, quelle que soit la classe. Lorsque le chiffre de voyageurs aura dépassé 90 millions, la redevance sera de 0 fr. 02 par billet de 2^e classe et de 0 fr. 035 par billet de 1^{re} classe. En 1911, le Nord-Sud ayant transporté 40.247.172 voyageurs pour un produit brut de 7.043.863 fr. 50, le prélèvement de la ville de Paris s'est élevé à 403.102 fr. 91.

La ville de Paris doit donc tirer un revenu appréciable des transports en commun fonctionnant sur son territoire. Elle sera d'autant plus incitée à surveiller la gestion des Compagnies concessionnaires qu'elle se trouvera plus intéressée aux bénéfices.

Non seulement la ville suivra, par ses commissions municipales de contrôle, l'exploitation et l'administration des moyens de transport concédés, mais encore elle s'efforcera de développer dans la plus large mesure possible le trafic de ceux-ci. Par là même elle sera amenée à imposer toutes les améliorations que les progrès de la technique industrielle auront rendu possibles.

Le public voyageur y gagnera en confort, en rapidité et en bon marché, la ville verra grossir ses recettes et l'intervention constante de l'administration municipale constituera la meilleure garantie contre la routine ou contre la mauvaise volonté des exploitants.

SECTION IV. — Influence de la transformation des moyens de transport sur l'activité du trafic.

Nous disions, en commençant cette étude, que le perfectionnement de l'organe développe le besoin à satisfaire et stimule l'activité de la fonction.

Effectivement l'intensité de la circulation parisienne s'est développée en même temps que les moyens de transport se sont multipliés et perfectionnés.

L'augmentation de la vitesse, la fréquence et la continuité du service, l'abaissement des prix de transport, la facilité des courses à longue distance, l'accroissement du confortable, ont déterminé la foule à se ruer littéralement vers les véhicules de toutes sortes mis à la disposition du public.

Comme le dit M. Dausset : « La matière transportable augmente en raison même du développement des moyens de transport rapides et à bon marché. »

Lors de la création du Métropolitain des opinions contraires se trouvèrent en présence. Pour les uns, le nouveau mode de locomotion n'était pas viable, les Parisiens ne descendraient jamais dans ce « trou de taupe » ; jamais on n'atteindrait le nombre de 100 millions de voyageurs jugé nécessaire pour assurer l'équilibre financier de l'exploitation. Pour les autres, le Métropolitain, réalisant le dernier progrès de l'industrie des transports, devait acculer les omnibus et tramways à la faillite.

Que s'est-il passé ? Le Métropolitain transporte plus de 300 millions de voyageurs, ce qui nous met bien loin des 100 millions primitivement escomptés. Et cependant, la Compagnie des Omnibus et les diverses Compagnies de tramways voient leur clientèle augmenter et leurs recettes s'accroître corrélativement. Le Métropolitain, qui devait engendrer de véritables désastres, amener la ruine des transports rivaux, est devenu une source de revenus pour la ville de Paris. Et, sans nuire aux transports en commun déjà existants, il a mis à la portée des habitants un mode de déplacement rapide, confortable et économique.

Chaque moyen de locomotion a ses avantages et sa clientèle propre. Le Métropolitain est certainement supérieur à l'omnibus à chevaux, mais l'omnibus automobile peut lutter à armes égales avec le chemin de fer souterrain.

Si l'on a pu, à un certain moment, ne voir dans l'autobus qu'un simple rabatteur des voyageurs sur le Métropolitain et sur les lignes de tramways, l'on est obligé, aujourd'hui qu'il a fait ses preuves, de reconnaître qu'il est capable de concurrencer avec succès les modes de locomotion dont il ne devait être que l'humble auxiliaire.

Désormais on est obligé de convenir que le Métropolitain, l'omnibus et les tramways n'ont pas d'intérêts contraires, mais simplement des tâches différentes à remplir.

Le premier servira surtout à transporter rapidement le voyageur sur une longue distance pour un prix fixé à forfait, les autres seront utilisés pour les petites distances, avec un tarif sectionné.

Autrefois le voyageur, imparfaitement desservi par les moyens de transport, allait à pied ou prenait une voiture de louage. Aujourd'hui, ayant à sa disposition toutes sortes de moyens de locomotion pratiques et peu coûteux, il n'hésite pas à prendre le Métropolitain ou l'autobus, même pour la moindre course.

L'industrie des transports a amélioré considérablement son matériel, et aussitôt la clientèle a afflué.

La loi précédemment énoncée, suivant laquelle l'intensité de la circulation augmente en fonction du développement des moyens de communication, va se trouver mise en lumière par les statistiques suivantes.

Nous pourrions constater, par leur examen, que la traction mécanique a complètement supplanté la traction animale et que cette transformation a eu pour effet d'accroître dans des proportions considérables le nombre des voyageurs.

Le tableau détaillé des lignes de tramways de la Compagnie des Omnibus fera constater pour chacune des lignes de cette Compagnie, les progrès réalisés au double point de vue de la vitesse et de l'économie. Si nous prenons par exemple la ligne Montrouge-St-Augustin, nous constatons que durant l'année précédant la transformation de cette ligne, c'est-à-dire en 1901, les voitures affectées au transport des voyageurs étaient au nombre de 13 et parcouraient 499.843 kilomètres. En 1910, 19 voitures seulement parcouraient annuellement 765.346 kilomètres. 2.445.087 voyageurs empruntaient cette ligne en 1901 ; leur nombre est presque doublé en 1910, puisqu'il est de 4.463.577.

La substitution de l'autobus à l'omnibus a eu les mêmes conséquences au point de vue économique que la substitution de la traction mécanique à la traction animale pour les tramways ; là encore l'augmentation de la vitesse, la diminution du prix de transport a considérablement augmenté le nombre de voyageurs.

Les 19 omnibus de la ligne de « Montmartre-Place-St-

Compagnie générale des Omnibus (Tramways) (1).

	1880	1905	1910
SYSTÈMES DE TRACTION			
EMPLOYÉS.	Traction par chevaux	Traction à vapeur, à air comprimé, à accumulateurs électriques et animale.	Traction à vapeur, à air comprimé, à accumulateurs électriques, par trolley et animale.
		Voitures	Voitures
Nombre de voitures en service, en les distinguant entre les divers systèmes de traction s'il y a lieu.....	282 voitures	I. traction à vapeur..... 99 II. traction à air comprimé : Locomotives.... 41 Automotrices... 433 III. traction à accumulateurs électriques... 48 IV. voitures d'atelage 463 V. traction par chevaux..... 115	I. traction à vapeur..... 9 Locomotives.... } 418 Automotrices... } II. traction à air comprimé.... 462 III. traction à accumulateurs électriques... 59 IV. traction par trolley 44 V. voitures d'atelage..... 211 VI. traction par chevaux..... 73
Nombre de kilomètres-voitures effectués par traction animale.....	10.080.000	1.123.000 17.471.000	3.214.500 23.167.600
Traction mécanique..			
Nombre de voyageurs transportés par traction animale...	82.532.000	24.244.733 40.959.300	24.460.633 139.449.907
Traction mécanique..			
Recette moyenne par voyageur transporté par traction animale.....	0,4697	0,1746 0,1644	0,1452 0,1477
Traction mécanique..			

(1) Documents fournis par la Compagnie Générale des Omnibus.

Michel » parcouraient en 1905, 650.000 kilomètres et transportaient 3.633.117 voyageurs ; la ligne est transformée, 19 autobus parcourent 850.760 kilomètres et transportent 5.975.046 voyageurs.

La ligne « Avenue de Clichy-Odéon transporte en 1906, avec 36 omnibus, 7.593.003 voyageurs sur 1.122.134 kilomètres ; en 1910, la même ligne, avec 38 autobus, transporte 12.032.287 voyageurs sur 1.800.021 kilomètres.

La ligne « Porte de Neuilly-Hôtel-de-Ville » confirme d'une façon saisissante la théorie que nous avons précédemment énoncée, à savoir : que le voyageur demande à être transporté vite et à bon marché et qu'il n'emploie pas le moyen de transport qui ne réalise pas ces deux conditions.

En 1901, 17 omnibus transportent annuellement 2.016.965 voyageurs, pour une recette de 353.428 fr. 60. Le Métropolitain ouvre la ligne Porte de Vincennes, Porte Maillot, immédiatement le public délaisse l'omnibus lent et plus coûteux, pour prendre le chemin de fer souterrain rapide et économique. La Compagnie des Omnibus est obligée de supprimer cette ligne le 20 août 1902.

Apparaît l'autobus, la Compagnie des Omnibus met immédiatement en service 8 voitures. Le public a le choix entre deux moyens de locomotion également rapides et sensiblement de même prix.

Que se passe-t-il, la Compagnie transporte en 1910, 2.005.109 voyageurs et fait une recette de 371.687 fr. 30, recette sensiblement égale à celle réalisée avec les omnibus avant l'ouverture du Métropolitain, c'est-à-dire avant que la concurrence n'entre en jeu.

DÉSIGNATION DES LIGNES DE TRAMWAYS.	CARACTÉRISTIQUES.	(TRACTION ANIMALE).	(TRACTION MÉCANIQUE).
		ANNÉE PRÉCÉDANT LA TRANSFORMATION.	ANNÉE 1910
Louvre-St-Cloud.....	Nombre de voitures en service.....	(1893) 5	24
	Nombre de kilomètres voitures effectués..	270.361	1 336 319
	Tarifs pratiqués....	intra-muros : 1 ^{re} classe : 0.30 2 ^e classe : 0.15 (Correspondance).	Depuis le 1 ^{er} juin 1910. Intra-muros-section-nement. 0.10, 0.15, 0.20. Extra-muros : Tarifs variables proportionnels à la longueur des sections. Pas de correspondance. Billets d'aller et retour pour les voyageurs des trains ouvriers.
	Nombre de voyageurs transportés.....	1.730.667	6.183.562
	Recette moyenne par voyageur.....	0.1466	0.1472
Louvre-Sèvres-Versailles...	Nombre de voitures en service.....	(1893) 5	25
	Nombre de kilomètres voitures effectués..	399.470	1.742.568
	Tarifs.....	voir <i>suprà</i> .	voir <i>suprà</i> .
	Nombre de voyageurs transportés.....	2.776.574	7.380.804
	Recette moyenne par voyageur.....	0.1474	0.1937
Vincennes-Louvre.....	Nombre de voitures en service.....	(1899) 26	41
	Nombre de kilomètres effectués.....	982.951	1.533.402
	Tarifs pratiqués.....	voir <i>suprà</i> .	voir <i>suprà</i> .
	Nombre de voyageurs transportés.....	8.594.070	10.825.936
	Recette moyenne par voyageur.....	0.1412	0.1233
Boulogne-Auteuil.....	Nombre de voitures..	3 (1890)	8
	Nombre de kilomètres	92.457	327.162
	Tarifs pratiqués.....	voir <i>suprà</i> .	voir <i>suprà</i> .
	Voyageurs transportés.....	776.861	1.785.000
	Recette moyenne par voyageur.....	0.1294	0.1230

DÉSIGNATION DES LIGNES DE TRAMWAYS.	CARACTÉRISTIQUES.	(TRACTION ANIMALE). ANNÉE PRÉCÉDANT LA TRANSFORMATION.	(TRACTION MÉCANIQUE). ANNÉE 1910
		(1899)	
Auteuil-Madeleine.....	Nombre de voitures..	42	40
	Nombre de kilomètres	458.698	1.527.528
	Tarifs pratiqués.....	<i>suprà</i>	<i>suprà</i> .
	Voyageurs transportés.....	2.584.429	7.945.637
	Recette moyenne par voyageur.....	0.1879	0.1694
		(1901)	
Montrouge-St-Augustin...	Nombre de voitures..	13	19
	Nombre de kilomètres	499.843	765.346
	Voyageurs transportés.....	2.443.087	4.463.577
	Recette moyenne par voyageur.....	0.1871	0.1590
		(1901)	
Trocadéro-Etoile - Villette.....	Nombre de voitures..	34	54
	Nombre de kilomètres	1.639.842	2.510.918
	Voyageurs transportés.....	12.874.622	18.011.436
	Recette moyenne par voyageur.....	0.1760	0.1273
		(1901)	
La Villette-Place de la Nation.....	Nombre de voitures..	5	5
	Nombre de kilomètres	200.399	267.962
	Voyageurs transportés.....	494.474	1.260.296
	Recette moyenne par voyageur.....	0.4573	0.1310
		(1901)	
Montrouge-Gare de l'Est.	Nombre de voitures..	41	75
	Nombre de kilomètres	1.293.125	2.885.210
	Voyageurs transportés.....	12.873.153	18.820.448
	Recette moyenne par voyageur.....	0.1840	0.1446
		(1901)	
Créteil-Charenton-Louvres.....	Nombre de voitures..	46	48
	Nombre de kilomètres	702.659	852.116
	Nombre de voyageurs.	2.875.987	5.969.342
	Recette moyenne par voyageur.....	0.1403	0.1171
		(1899)	
Passy-Hôtel de Ville....	Nombre de voitures..	40	22
	Nombre de kilomètres	428.778	873.547
	Nombre de voyageurs.	2.704.996	3.601.523
	Recette moyenne par voyageur.....	0.1838	0.1661

Là encore, avec l'autobus apparaît le tarif sectionné. Au lieu du tarif forfaitaire de 0 fr. 30 en première classe et 0 fr. 15 en deuxième classe, le voyageur ne paie plus aujourd'hui que 0 fr. 15 et 0 fr. 25 en première classe, 0 fr. 10 et 0 fr. 15 en deuxième classe, suivant le parcours ou la section qu'il franchit.

Le tableau suivant indique clairement la faveur dont jouit le nouveau moyen de transport auprès de la population parisienne.

	DÉSIGNATION DES LIGNES	ANNÉES PRÉCÉDANT LA TRANSFORMATION.	EXERCICE 1910.
Le nombre de voitures en service.....	Ligne AM « Montmartre - Mairie du XVIII ^e - St-Germain-des-Prés ». (11 juin 1906).	1905	
Le nombre de kilomètres-voitures effectués.		14 voitures.	16 voitures.
Le nombre de voyageurs transportés.....		500.353 km.	824.748 km.
Les tarifs appliqués.....		2.505.534 voyageurs.	5.648.145 voyageurs.
		1 ^{re} classe, 0 fr. 30. 2 ^e classe, 0 fr. 15. <i>Correspondance.</i> — Les voyageurs, sous la réserve pour les voyageurs de 2 ^e classe de payer le tarif de 1 ^{re} classe, peuvent réclamer une correspondance donnant droit à un passage gratuit sur tout le parcours intramuros de toute ligne d'omnibus ou de tramways rencontrée et possédant un bureau de correspondance au croisement.	Depuis le 1 ^{er} juin 1910 les lignes sont divisées en sections. Le prix des places est fixé à 0 fr. 15 en 1 ^{re} classe et 0 fr. 10 en 2 ^e classe par section ou fraction de section. Toutefois, les voyageurs qui, au moment de la perception du prix de leur place, indiqueront qu'ils doivent emprunter deux ou trois sections, auront droit au parcours de ces sections pour les prix de 0 fr. 25 en 1 ^{re} classe et 0 fr. 15 en 2 ^e classe. La correspondance est supprimée.
La recette moyenne par voyageur transporté.		$\frac{472.982 \text{ fr.}}{2.505.534} = 0.1888$	$\frac{911.690 \text{ fr. } 75}{5.648.145} = 0.1614.$
	Ligne « Porte de Neuilly-Hôtel-de-Ville ». (20 août 1906).	Ligne C et C bis 1901 (Ligne supprimée le 20 août 1902).	
Le nombre de voitures en service.....		17 voitures.	8 voitures.
Le nombre de kilomètres-voitures effectués.		648.965 km.	384.732 km.
Le nombre de voyageurs transportés.....		2.016.965 voyageurs.	2 005.109 voyageurs.
Les tarifs appliqués.....		Les mêmes que pour la ligne AM.	
La recette moyenne par voyageur transporté.		$\frac{353.428 \text{ fr. } 60}{2.016.965} = 0.1752$	$\frac{371.687 \text{ fr. } 30}{2.005.109} = 0.1854$

	DÉSIGNATION DES LIGNES	ANNÉE PRÉCÉDANT LA TRANSFORMATION	EXERCICE 1910
Le nombre de voitures en service..... Le nombre de kilomètres-voitures effectués..... Le nombre de voyageurs transportés.. Les tarifs appliqués.. La recette moyenne par voyageur transporté.....	Ligne J « Montmartre-Place St-Michel » (1 ^{er} novembre 1906)	1905 19 voitures 650.136 km. 3.633.117 voyageurs les mêmes que pour la ligne A. M. 691.509 fr. 45 $\frac{3.633.117}{3.633.117} = 0,1903$	 49 voitures 850.760 km. 5.975.046 voyageurs les mêmes que pour la ligne A. M. 996.991 fr. 50 $\frac{5.975.046}{5.975.046} = 0,1669$
Le nombre de voitures en service..... Le nombre de kilomètres-voitures effectués..... Le nombre de voyageurs transportés.. Les tarifs appliqués.. La recette moyenne par voyageur transporté.....	Ligne I « Place Pigalle-Halle aux Vins »... (20 janvier 1907)	1906 15 voitures 498.858 km. 2.370.634 voyageurs les mêmes que pour la ligne A. M. 444.331 fr. 85 $\frac{2.370.634}{2.370.634} = 0,1871$	 14 voitures 701.182 km. 4.768.189 voyageurs les mêmes que pour la ligne A. M. 810.851 fr. 65 $\frac{4.768.189}{4.768.189} = 0,1701$
Le nombre de voitures en service..... Le nombre de kilomètres-voitures effectués..... Le nombre de voyageurs transportés.. Les tarifs appliqués.. La recette moyenne par voyageur transporté.....	Ligne A.L. « Porte d'Asnières-Gare Montparnasse ».... (24 mars 1907)	1906 21 voitures 726.726 km. 3.672.030 voyageurs les mêmes que pour la ligne A. M. 720.883 fr. 80 $\frac{3.672.030}{3.672.030} = 0,1963$	 21 voitures 1.072.319 km. 6.734.647 voyageurs les mêmes que pour la ligne A. M. 1.203.220 fr. 75 $\frac{6.734.647}{6.734.647} = 0,1787$

	DÉSIGNATION DES LIGNES	ANNÉE PRÉCÉDANT LA TRANSFORMATION	EXERCICE 1910
	Ligne A « Gobelins- Odéon-Notre-Dame- de-Lorette »..... (30 juin 1907)	1906	
Le nombre de voitures en service.....		11 voitures	8 voitures
Le nombre de kilomètres-voitures effectués.....		370.831 km.	387.282 km.
Le nombre de voyageurs transportés..		1.631.524 voyageurs	2.273.963 voyageurs
Les tarifs appliqués..		les mêmes que pour la ligne A. M.	
La recette moyenne par voyageur transporté.....		303.087 fr. 95 $\frac{1\ 631\ 524}{303\ 087\ 95} = 0,4858$	386.331 fr. $\frac{2\ 273\ 963}{386\ 331} = 0,1699$
	Ligne H « Avenue de Clichy-Odéon ».... (30 juin 1907)	1906	
Le nombre de voitures en service.....		36 voitures	38 voitures
Le nombre de kilomètres-voitures effectués.....		4.122.134 km.	1 800.021 km.
Le nombre de voyageurs transportés..		7.593.003 voyageurs	12 032.287 voyageurs
Les tarifs appliqués..		les mêmes que pour la ligne A. M.	
La recette moyenne par voyageur transporté.....		1.425.518 ^f 90 $\frac{4\ 122\ 134}{7\ 593\ 003} = 0,1877$	2.082 697 ^f 40 $\frac{1\ 800\ 021}{12\ 032\ 287} = 0,1731$

Mouvement annuel des voyageurs dans les gares, omnibus, chemins de fer de ceinture, tramways, Métropolitain, etc...

Années	Voyageurs transportés
1870	138.144.000
1880	270.760.000
1890	323.245.000
1900	636.322.000
1910	942.400.000 (1)

Voici comment, au cours des années considérées, se sont répartis les voyageurs entre les divers moyens de transport.

MOUVEMENT DES VOYAGEURS TRANSPORTÉS

(Millions de voyageurs).

COMPAGNIES	1870	1880	1890	1900 (1)	1910
Voyageurs embarqués dans les gares de Paris.....	18	22,8	37	76,1	99
Compagnie générale des Omnibus.	110	188,7	198,2	319	289,5
Bateaux parisiens.....	5,1	13,2	23,6	42,2	13,2
Ceinture : Ligne d'Auteuil.....	5,1	7,2	15,9	34,6	20
— Rive droite et rive gauche	—	9	17,3	39	23,9
Tramways : Nord	—	12	12,4	22,1	77,9
— Sud.....	—	17,4	18,8	45	84,1
— Est-Parisien.....	—	—	—	6,8	56,2
— Ouest-Parisien	—	—	—	0,2	7,5
— Rive gauche	—	—	—	—	14,8
— Funiculaire de Belleville.....	—	—	—	5,5	4,6
Métropolitain.....	—	—	—	15,9	251,7

(1) Année de l'Exposition Universelle.

Si l'on ajoute à ces chiffres ceux afférents à l'Ouest-Parisien, aux tramways des environs de Paris, au chemin de

(1) Journal *Le Rentier*, 17 décembre 1911.

fer du Bois de Boulogne, aux chemins de fer Nogentais et au chemin de fer de Paris à Arpajon, on peut dire qu'en 1910 la clientèle de l'ensemble des moyens de transport de la région parisienne a dépassé un milliard (1).

Nous compléterons ces explications en donnant pour chaque Compagnie de transports la statistique des voyageurs transportés au cours de ces dernières années.

On remarquera que la progression est constante pour la plupart des Compagnies. Les moins favorisées, sauf toutefois la Compagnie des Bateaux Parisiens, ont vu le chiffre de leur clientèle se maintenir à peu près au même niveau.

(1) Journal *Le Rentier*, déjà cité.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES OMNIBUS

Omnibus et Tramways.

Années	NOMBRE		RECETTES		Années	NOMBRE		RECETTES	
	DE VOYAGEURS	transportés				DE VOYAGEURS	transportés		
									VOYAGEURS
1854	34,000,000		7,501,526	95	1883	207,186,444		37,466,552	15
1855	40,000,000		8,421,260	20	1884	203,563,852		36,746,138	10
1856	49,590,421		10,931,380	55	1885	191,218,501		34,751,257	95
1857	60,067,147		12,453,426	80	1886	191,517,763		34,804,693	85
1858	67,642,349		13,680,336	52	1887	188,960,731		34,401,629	60
1859	73,362,801		14,621,982	80	1888	192,217,257		35,110,699	35
1860	74,060,052		14,458,411	50	1889	214,296,940		39,744,111	85
1861	81,875,221		15,677,545	55	1890	198,228,364		36,251,297	70
1862	87,477,938		16,856,121	15	1891	203,369,295		37,031,573	85
1863	95,548,950		18,088,671	90	1892	214,791,582		38,817,356	05
1864	99,228,313		18,876,721	30	1893	226,139,613		40,636,652	35
1865	107,087,169		20,316,304	55	1894	227,868,392		40,972,978	65
1866	112,043,800		21,326,022	25	1895	228,966,172		41,385,071	60
1867	125,632,221		24,125,471	70	1896	246,791,845		44,557,370	80
1868	119,175,907		22,306,599	55	1897	256,210,596		45,831,147	05
1869	122,405,823		22,944,632	80	1898	266,237,056		47,283,643	40
1870	109,984,164		20,344,566	20	1899	280,505,204		49,800,580	05
1871	80,605,931		15,052,441	20	1900	318,977,134		57,328,831	75
1872	113,641,850		21,325,960	90	1901	266,935,912		47,620,353	80
1873	115,833,086		21,662,611	10	1902	262,483,344		46,843,024	50
1874	117,908,421		22,106,498	10	1903	257,732,089		45,489,604	25
1875	122,636,164		23,436,918	90	1904	256,369,648		44,966,534	67
1876	134,183,045		25,228,689	40	1905	250,121,235		43,884,715	60
1877	138,948,422		26,073,094	35	1906	253,955,117		44,384,072	10
1878	172,090,466		32,387,843	45	1907	258,072,058		45,318,822	40
1879	158,735,242		29,459,632	45	1908	253,372,593		44,230,917	95
1880	188,711,143		34,039,118	90	1909	253,607,040		44,157,886	35
1881	191,186,716		35,668,280	45	1910	289,544,784		45,891,224	50
1882	201,411,917		37,295,983	20	1911	289,237,841		41,765,752	30

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES OMNIBUS (1).

ANNÉES	VOYAGEURS TRANSPORTÉS		Totaux
	Intra-muros	Extra-muros	
Tramways à traction animale.			
1904.....	23.418.631	2.819.501	26.238.132
1905.....	21.511.276	2.730.457	24.241.733
1906.....	19.980.514	2.780.750	22.761.264
1907.....	18.814.864	2.798.747	21.613.611
1908.....	16.721.834	2.984.186	19.706.020
1909.....	15.977.974	3.160.815	19.138.780
Tramways à traction mécanique.			
1904.....	95.765.191	9.993.428	105.756.619
1905.....	98.557.034	10.383.745	108.940.779
1906.....	96.957.156	10.509.299	107.466.455
1907.....	106.325.989	10.649.087	116.975.076
1908.....	106.641.503	11.650.677	137.998.200
1909.....	107.674.640	11.998.680	119.673.320
COMPAGNIE DES OMNIBUS			
Tramways à traction mécanique.			
ANNÉES	Journées de voitures	Courses effectuées	Voyageurs transportés
1891.....	562	—	435.545
1892.....	1.142	—	1.347.174
1893.....	1.156	—	1.543.910
1894.....	2.389	—	2.651.027
1895.....	6.556	—	5.603.710
1896.....	8.207	—	10.705.310
1897.....	23.394	—	19.391.019
1898.....	37.632	—	32.697.333
1899.....	45.633	—	36.691.631
1900.....	86.767	—	73.541.670
1901.....	117.321	—	83.065.900
1902.....	125.041	—	87.694.221
1903.....	—	2.209.991	103.593.435
1904.....	—	2.313.229	108.578.205
1905.....	—	2.466.305	111.321.693
1906.....	—	2.575.295	115.819.307
1907.....	—	2.655.306	116.977.076
1908.....	—	2.787.312	118.322.180
1909.....	—	2.863.666	119.673.320
1910.....	—	3.167.371	139.593.233

(1) Statistiques de M. Bertillon, *Annuaire statistique de la Ville de Paris*.

COMPAGNIE DES OMNIBUS

Lignes des voies ferrées.

A. — Louvre-Saint Cloud.
B. — Sèvres-Louvre.

C. — Louvre-Vincennes.
AB. — Versailles-Louvre.

ANNÉES	Journées de voitures	Nombre de Voyageurs	OBSERVATIONS
1880	18.277	15.833.437	(1) Versailles-Louvre disparaît.
1881	18.978	72 par course	
1882	19.378	13.532.277	(2) Incorporés aux tramways à
1883	18.730	15.591.162	traction mécanique.
1884	18.544	15.162.758	
1885	16.874	13.399.356	
1886	16.686	13.154.079	
1887 (1)	13.891	10.869.075	
1888	13.865	11.001.969	
1889	13.861	11.611.651	
1890	13.829	11.023.300	
1891	13.592	10.998.764	
1892	13.318	10.814.452	
1893	13.153	11.146.863	
1894	12.952	10.934.871	
1895	12.579	10.880.594	
1896	13.708	12.862.990	
1897 (2)			

Lignes des Tramways (Traction animale).

ANNÉES	Journées de voitures	Voyageurs transportés	Courses effectuées
1880	86.898	66.658.826	
1881	88.302	52 voy. par course	
1882	88.977	72.959.415	
1883	91.177	75.462.107	
1884	90.044	74.158.791	
1885	85.552	71.419.530	
1886	88.037	70.509.820	
1887	91.077	70.460.946	
1888	91.125	71.348.133	
1889	98.771	80.263.615	
1890	94.151	72.460.513	
1891	93.475	72.988.111	
1892	97.900	77.946.372	
1893	108.739	86.099.051	
1894	112.548	86.969.506	
1895	111.885	85.721.177	

COMPAGNIE DES OMNIBUS

Lignes des Tramways (Traction animale) (suite).

ANNÉES	Journées de voitures	Voyageurs transportés	Courses effectuées
1896	111,918	87.092.926	
1897	126,379	97.829.512	
1898	125,626	94.473.748	
1899	126,362	97.449.890	
1900	105,323	82.434.221	
1901	81,563	50.667.119	
1902	75,081	45.615.425	
1903	—	29.213.888	861.063
1904	—	26.238.132	723.623
1905	—	24.241.733	665.193
1906	—	22.761.264	591.055
1907	—	21.611.611	566.300
1908	—	19.676.020	541.113
1909	—	19.138.789	534.481
1910	—	21.460.633	495.781

COMPAGNIE ÉLECTRIQUE DES TRAMWAYS
DE LA RIVE GAUCHE.

ANNÉES	Courses effectuées	VOYAGEURS TRANSPORTÉS		Total
		Intra-muros	Extra-muros	
1902.	118.674	—	—	10.607.565
1903.	128.108	—	—	9.867.113
1904.	184.617	6.584.056	4.123.114	10.707.170
1905.	188.624	7.285.124	4.542.973	11.828.097
1906.	209.367	6.910.296	5.930.390	12.840.686
1907.	211.429	6.647.235	6.785.505	13.432.740
1908.	218.608	7.074.801	7.441.547	14.516.348
1909.	226.479	7.210.058	7.798.878	15.008.936
1910.	210.828	—	—	14.768.013

COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE L'EST-PARIEN

ANNÉES	Cours effectuées	VOYAGEURS TRANSPORTÉS		Total
		Intra-muros	Extra-muros	
1902.....	738.867	—	—	39.874.746
1903.....	820.300	—	—	42.985.315
1904.....	737.850	26.693.047	15.831.208	42.524.255
1905.....	786.697	26.748.408	18.680.465	45.428.873
1906.....	812.251	31.256.922	20.710.494	51.967.416
1907.....	876.958	32.714.301	22.742.795	55.457.096
1908.....	913.950	32.762.168	23.304.719	58.066.887
1909.....	857.450	32.755.277	26.329.632	59.084.909
1910.....	853.802	—	—	56.219.264

CHEMINS DE FER PARISIENS. — TRAMWAYS NORD			
Tramways de Paris et du département de la Seine.			
ANNÉES	Cours effectuées par an	Voyageurs transportés	OBSERVATIONS
1880	564.256	12.027.460	La C ^{ie} refuse la statistique.
1881	555.760	13.038.439	
1882	563.542	26.076.761	
1883	568.670	26.329.976	
1884	551.790	26.063.634	
1885	549.861	24.984.505	
1886	546.352	24.906.750	
1887	557.294	24.409.826	
1888	592.743	25.179.543	
1889	565.369	26.316.455	
1890	621.015	25.603.626	
1891	580.618	24.327.504	
1892	634.805	26.836.896	
1893	665.353	28.488.570	
1894	675.552	28.755.498	
1895	699.168	29.887.943	
1896	—	—	
1897	—	—	
1898	—	—	
1899	—	—	
1900	—	—	
1901	—	—	
1902	1.123.491	52.838.338	
1903	1.180.313	56.619.025	

CHEMINS DE FER PARISIENS. — TRAMWAYS NORD

Tramways de Paris et du département de la Seine.

ANNÉES	Cours effectuées par an	VOYAGEURS TRANSPORTÉS		Total
		Intra-muros	Extra-muros	
1904	1.248.626	24.910.870	31.012.839	55.923.703
1905	1.210.713	25.597.845	34.318.383	59.916.228
1906	1.267.212	25.912.909	36.304.928	62.217.837
1907	1.256.375	26.155.420	37.005.841	63.161.261
1908	1.246.175	25.711.520	36.484.919	62.196.439
1909	1.258.828	25.185.816	38.259.107	63.444.923
1910	1.654.080	—	—	77.944.812

TRAMWAYS ÉLECTRIQUES NORD PARISIEN				
ANNÉES	VOYAGEURS TRANSPORTÉS		Total	
	Intra-muros	Extra-muros		
1904.....	4.709.978	3.775.197	8.485.175	
1905.....	4.573.847	4.086.811	8.660.658	
1906.....	4.621.855	3.607.233	8.229.088	
1907.....	4.465.939	3.723.345	8.189.284	
1908.....	4.460.660	3.882.724	8.343.384	
1909.....	4.415.370	4.239.648	8.655.018	
1910 (1).....	—	—	—	

(1) Englobés dans les tramways départementaux qui ont transporté en 1910 87.309.756 voyageurs, mais il n'est pas possible d'en faire la ventilation.

CHEMINS DE FER PARISIENS. — TRAMWAYS SUD

Compagnie générale parisienne de Tramways.

ANNÉES	Courses effectuées par jour	Voyageurs transportés	OBSERVATIONS	
1880	1.691	25.552.994		
1881	1.612	26.065.889		
1882	1.642	27.067.951		
1883	1.625	26.582.138		
1884	—	—		
1885	1.608	25.082.992		
1886	1.570	24.732.372		
1887	1.645	24.258.408		
	(par an)			
1888	624.334	24.834.648		
1889	679.008	29.101.069		
1890	668.344	26.211.075		
1891	657.970	26.367.210		
1892	678.121	27.219.536		
1893	646.913	27.480.821		
1894	619.566	27.314.948		
1895	600.815	27.160.032		
1896 (1)	605.499	27.645.088	(1) En 1896 la Compagnie devient Compagnie générale parisienne de Tramways.	
1897	628.486	28.280.961		
1898	682.934	29.648.777		
1899	838.586	36.762.131		
1900	1.070.736	44.989.625		
1901	1.376.581	56.703.613		
1902	1.390.149	64.322.105		
1903	1.445.009	68.869.312		
VOYAGEURS TRANSPORTÉS			Total	
Intra muros	Extra-muros			
1904	1.487.137	53.671.348	16.504.025	70.475.373
1905	1.635.975	56.929.025	17.270.257	74.199.282
1906	1.621.901	55.970.120	19.380.936	75.351.056
1907	4.372.078	46.341.395	17.979.419	64.520.814
1908	1.675.104	57.674.046	23.984.603	81.658.649
1909	1.828.483	63.342.607	27.185.416	90.527.423
1910	1.757.915	—	—	84.079.678

COMPAGNIE DE L'OUEST PARISIEN

ANNÉES	Courses effectuées	VOYAGEURS TRANSPORTÉS		Total
		Intra-muros	Extra-muros	
1902... ..	267.353	—	—	7.711.514
1903... ..	260.449	—	—	6.933.762
1904... ..	275.774	1.770.977	4.892.251	6.663.228
1905... ..	266.940	1.810.514	4.806.939	6.617.453
1906... ..	268.486	3.219.053	3.673.975	6.893.028
1907... ..	269.575	2.102.900	5.274.428	7.377.328
1908... ..	274.029	2.358.974	5.213.562	7.572.536
1909... ..	269.912	2.787.230	4.752.481	7.539.711
1910... ..	267.761	—	—	7.507.999

TRAMWAYS MÉCANIQUES DES ENVIRONS DE PARIS
NORD-OUEST PARISIEN

ANNÉES	VOYAGEURS TRANSPORTÉS		OBSERVATIONS
	Intra-muros	Extra-muros	
1904... ..	—	12.703.561	A partir du premier Juin. Les tramways mécaniques de la Compagnie Nord-Ouest pa- risien ont été englobés dans les tramways départementaux Nord.
1905... ..	—	14.135.013	
1906... ..	—	14.742.735	
1907... ..	—	15.787.615	
1908... ..	—	16.491.462	
1909... ..	—	16.800.847	
1910... ..	—	—	

CHEMIN DE FER SUR ROUTE DE PARIS
A ARPAJON

ANNÉES	VOYAGEURS TRANSPORTÉS		OBSERVATIONS
	Intra-muros	Extra-muros	
1904... ..	—	1.928.146	
1905... ..	—	2.052.309	
1906... ..	—	2.177.743	
1907... ..	—	2.195.243	
1908... ..	—	2.218.346	
1909... ..	—	2.236.362	
1910... ..	—	2.899.474	

CHEMIN DE FER DU BOIS DE BOULOGNE

ANNÉES	VOYAGEURS TRANSPORTÉS		OBSERVATIONS
	Intra-muros	Extra-muros	
1904.....	—	2.641.534	
1905.....	—	2.657.178	
1906.....	—	3.242.829	
1907.....	—	3.600.705	
1908.....	—	4.639.279	
1909.....	—	4.100.890	
1910.....	—	4.238.063	

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NOGENTAIS

ANNÉES	VOYAGEURS TRANSPORTÉS		Total
	Intra-muros	Extra-muros	
1904.....	—	23.832.979	23.832.979
1905.....	—	24.438.538	24.438.538
1906.....	—	24.408.055	24.408.055
1907.....	—	25.162.102	25.162.102
1908.....	—	25.601.510	25.601.510
1909.....	—	26.755.645	26.755.645
1910.....	—	25.552.377	25.552.377

BATEAUX PARISIENS

Total des voyageurs transportés par année

ANNÉES	Journées de service	Journées de bateaux	Kilomètres parcourus	Voyageurs transportés	
1880	898	11.423	1.135.593	13.866.923	
1881	951	11.710	1.260.238	15.556.253	
1882	987	12.783	1.363.443	16.843.907	
1883	1.059	14.016	1.438.171	18.428.444	
1884	1.098	14.920	1.449.353	17.940.908	
1885	1.035	14.651	2.268.083	21.245.780	
1886	1.043	21.238	2.401.317	25.100.100	
1887	1.080	20.539	1.852.376	15.064.000	
1888	1.038	18.665	2.226.192	29.653.436	
1889	1.050	21.213	2.159.747	23.591.967	Exposition
1890	1.064	20.793	2.005.550	23.913.419	
1891	1.002	19.343	2.084.358	24.897.749	
1892	1.073	20.680	2.028.921	24.747.633	
1893	1.017	20.245	2.143.002	25.678.841	
1894	1.052	20.786	2.063.114	25.374.832	
1895	1.011	20.273	2.140.587	24.880.418	
1896	1.061	21.324	2.201.554	24.801.871	
1897	1.079	21.941	2.300.717	27.847.322	
1898	1.206	22.597	2.277.380	28.271.291	
1899	1.178	22.200	2.711.251	42.191.987	
1900	1.233	26.890	2.413.410	22.412.463	Exposition
1901	1.088	20.456	2.093.365	21.480.527	
1902	1.095	19.211	2.415.073	22.274.817	
1903	1.092	19.442	2.099.368	21.668.213	
1904	1.076	19.333	2.144.946	21.491.515	
1905	1.095	19.427	2.040.263	20.057.795	
1906	1.061	18.691	2.081.923	20.539.345	
1907	1.095	19.090	1.617.180	14.794.458	
1908	933	15.072	4.945.556	17.792.703	
1909	1.090	17.657	1.260.120	13.158.644	Inondation
1910	676	11.452			

CHEMINS DE FER DE CEINTURE

Total des voyageurs transportés par année

ANNÉES	VOYAGEURS TRANSPORTÉS	OBSERVATIONS
1880	15.960.543	Y compris la ligne Saint-Lazare à Auteuil
1881	18.616.111	
1882	21.616.909	
1883	15.414.231	
1884	16.624.892	
1885	17.887.084	
1886	17.564.835	
1887	17.328.163	
1888	18.054.279	
1889	19.543.417	
1890	17.297.398	
1891	19.791.590	
1892	20.624.515	
1893	22.035.159	
1894	24.077.585	
1895	25.962.722	
1896	26.770.780	
1897	27.507.797	
1898	28.462.477	
1899	30.170.661	
1900	33.985.079	
1901	31.398.348	
1902	32.978.120	
1903	31.474.692	
1904	30.746.321	
1905	30.032.641	
1906	29.133.279	
1907	27.696.637	
1908	24.238.030	
1909	22.770.256	
1910	23.851.577	

MÉTROPOLITAIN

MOIS	VOYAGEURS TRANSPORTÉS					
	en 1906	en 1907	en 1908	en 1909	en 1910	en 1911
Janvier.....	14.444.735	18.317.475	20.193.465	23.334.651	22.176.503	29.294.541
Février.....	12.833.140	16.229.640	18.233.144	20.565.216	8.178.696	25.798.630
Mars.....	14.217.685	17.830.027	19.036.832	23.402.302	17.067.908	27.916.669
Avril.....	13.837.177	16.946.860	19.363.983	22.101.987	21.705.580	27.363.171
Mai.....	14.064.114	16.866.878	19.731.767	21.688.989	23.165.960	25.889.456
Juin.....	13.523.580	15.364.759	18.391.014	20.228.939	21.730.937	21.076.739
Juillet.....	12.202.203	14.313.742	16.949.415	19.353.476	20.799.250	21.728.828
Août.....	10.327.779	11.599.259	13.086.433	15.824.834	17.477.358	18.001.979
Septembre.....	11.791.848	12.889.012	16.368.380	17.858.047	19.239.338	20.381.553
Octobre.....	14.699.694	16.789.746	19.652.685	21.928.016	24.193.042	27.149.753
Novembre.....	15.472.184	18.156.367	21.628.153	23.209.588	26.864.836	27.565.865
Décembre.....	17.905.077	19.519.517	23.765.248	24.932.927	29.101.855	29.944.811
Totaux pour l'année.....	165.319.216	194.823.282	229.700.519	254.445.992	251.701.263	305.311.995

MÉTROPOLITAIN

LES CONDITIONS NOUVELLES D'EXPLOITATION

97

MOIS	RECETTES VOYAGEURS				
	en 1906	en 1907	en 1908	en 1909	en 1910
	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Janvier.....	2.502.982 75	3.204.232 »	3.522.617 55	4.039.713 65	3.847.409 95
Février.....	2.228.428 60	2.842.820 10	3.189.824 60	3.570.419 75	1.420.045 05
Mars.....	2.479.150 65	3.422.793 15	3.481.062 85	4.062.243 35	2.951.261 70
Avril.....	2.396.224 90	2.959.924 15	3.365.405 25	3.822.915 20	3.774.661 75
Mai.....	2.447.290 15	2.935.595 55	3.435.636 95	3.755.595 50	4.774.671 15
Juin.....	2.356.173 85	2.687.471 25	3.198.675 70	3.519.382 20	4.018.695 95
Juillet.....	2.109.880 35	2.489.152 80	2.938.956 80	3.343.468 45	4.203.294 20
Août.....	1.780.518 40	2.006.093 85	2.589.165 85	2.726.470 05	3.598.542 25
Septembre.....	2.040.745 35	2.237.439 35	2.867.658 55	3.090.776 75	3.014.198 95
Octobre.....	2.570.743 65	2.944.478 35	3.481.029 75	3.817.803 25	3.337.291 35
Novembre.....	2.709.233 15	3.183.397 70	3.745.208 45	4.038.409 20	4.216.482 60
Décembre.....	3.131.969 95	3.408.575 15	4.134.607 65	4.337.761 »	4.681.864 »
Totaux pour l'année.....	28.753.347 75	34.038.990 40	39.939.846 95	44.125.048 55	43.721.796 95
					53.142.548 15

Chemin de fer électrique souterrain Nord-Sud.

1911	Nombre de voyageurs transportés (1)
Janvier	2.846.758
Février	2.679.723
Mars	3.736.436
Avril	3.712.850
Mai	3.729.361
Juin	3.345.243
Juillet	3.027.379
Août	2.402.900
Septembre	2.702.376
Octobre	3.749.720
Novembre	3.908.300
Décembre	4.406.126
Total	40.247.172

ANNEXE AU CHAPITRE III. — *Considérations sur les systèmes opposés de la concession et de la régie.*

Les résultats que nous venons de dégager et de souligner attestent que l'évolution des transports en commun desservant l'agglomération parisienne s'est opérée dans un sens propre à satisfaire de mieux en mieux aux nécessités du public. Les modes de locomotion ont été améliorés dans tous les détails de leur fonctionnement. En même temps,

(1) Recettes voyageurs, p. 63.

ils ont été rendus plus abordables par la modération des tarifs. Ils ont intensifié le besoin de circulation au fur et à mesure qu'ils devenaient plus aptes à le satisfaire. Et l'heure ne paraît pas encore prochaine où ce besoin, limité sans doute en capacité comme tous les autres, aura rencontré sa pleine mesure.

Les progrès réalisés à tant d'égards ont été obtenus sous le régime de la concession. On peut se demander si, pour les rendre plus complets encore et pour faire face aux exigences croissantes du public, il ne s'agirait pas de placer les transports en commun sous le régime de la régie municipale.

Une controverse sur ce point offre-t-elle encore quelque intérêt pratique au lendemain du jour où les omnibus et les tramways viennent de faire l'objet d'une concession octroyée pour une longue période de temps ? L'affirmative n'est pas douteuse. Il ne faut pas perdre de vue, en effet, que l'autorité concédante a pris soin de se réserver la faculté de rachat. Les textes contiennent à cet égard des stipulations formelles. Pour les tramways, le droit de rachat peut être exercé à toutes époques, sous des modalités différentes suivant que l'autorité concédante le revendique avant ou après l'expiration des quinze premières années de la concession (art. 19 du cahier des charges). Pour les omnibus, l'article 17 de la convention dispose « qu'à partir de la dixième année, la ville aura le droit de racheter la concession, à charge de prévenir le concessionnaire un an à l'avance ».

Faut-il souhaiter, dans l'intérêt général, que la collectivité use de la prérogative, qui lui est ainsi reconnue, d'administrer directement et d'exploiter par ses propres moyens l'industrie des transports en commun ? Pour répondre à cette question, il importe tout d'abord de définir exactement les divers modes suivant lesquels peuvent être organisés les services d'utilité publique tels que celui qui nous occupe.

La concession est un contrat par lequel une commune confie l'établissement et l'exploitation du service à un entrepreneur privé, individu ou société, qui s'appelle le concessionnaire. Ce dernier, en échange du droit qui lui est délégué de percevoir sur les particuliers des taxes ou des redevances, s'engage à organiser le service et à verser à la ville une somme fixe annuelle ou une part de ses bénéfices. La concession, essentiellement temporaire, est octroyée pour une période, variant généralement de 35 à 50 ans, à l'expiration de laquelle le service et son outillage seront remis à l'autorité concédante.

Dans le système de la régie directe, la ville procède elle-même à toutes les installations puis assure le fonctionnement du service au moyen de ses propres employés ou agents qui reçoivent l'impulsion de l'autorité municipale et sont rémunérés par des traitements et salaires fixes. La ville, maîtresse absolue de l'entreprise dont l'outillage est sa propriété, l'exploite à sa guise sous cette seule réserve que le tarif des taxes et redevances à percevoir sur les particuliers, doit être homologué par l'autorité supérieure. Elle encaisse intégralement tous les bénéfices procurés par l'ex-

ploitation du service, mais en même temps elle assume seule les aléas de l'entreprise.

Enfin, dans la régie intéressée, la gestion du service est partagée entre la ville et un régisseur, individu ou société, qui se charge de l'exploitation. Le régisseur reçoit, tantôt une rémunération fixe et un intérêt dans les bénéfices ou les recettes, tantôt un intérêt minimum garanti et un intérêt supplémentaire calculé au prorata d'éléments tels que les recettes ou bénéfices, ou les prix de vente. Dans la régie intéressée, la ville est *maîtresse des tarifs et supporte les risques*.

..

Les régies municipales se sont singulièrement développées depuis une quinzaine d'années en Europe et aux Etats-Unis. Suivant la remarque de M. Bourguin (1), « les villes modernes, plus libres dans leurs allures, se montrent aussi plus entreprenantes que l'Etat ». Sauf en France et en Belgique, on constate un peu partout, et principalement en Angleterre, en Amérique, en Allemagne, un mouvement très caractéristique vers l'exploitation directe par les municipalités d'un domaine industriel de plus en plus étendu. Le « processus » est généralement le suivant : le premier service municipalisé est celui de la distribution des eaux. Puis vient le tour des entreprises d'éclairage, en commençant par le gaz et en continuant par l'électricité. Enfin,

(1) *Les systèmes socialistes et l'évolution économique*, 3^e édit., p. 296.

dans le dernier état des choses, on voit le système de la régie s'appliquer de plus en plus à l'exploitation des transports en commun.

Nous emprunterons à l'ouvrage de M. Bouvier, qui a paru en 1910, quelques chiffres particulièrement topiques. Au 31 mars 1906, il y avait dans tout le Royaume-Uni 195 réseaux municipaux et seulement 140 réseaux privés, dont 104 en exploitation. Le groupe des tramways du Sud de Londres, s'étendant sur 110 kilomètres, est exploité directement par le « *County-Council* », auquel il appartient.

En Allemagne, on comptait, en 1908, 43 réseaux de tramways ou petits chemins de fer municipaux. La capitale s'est laissée, en quelque manière, devancer par les grandes villes de l'Empire, Francfort, Düsseldorf, Cologne et Munich, puisque, parmi tous les transports en commun de l'agglomération berlinoise, il n'y a qu'un chemin de fer électrique de 11 kilomètres environ qui soit exploité en régie. Mais la municipalité de Berlin a mis à l'étude la création d'un réseau communal beaucoup plus développé.

Dans une dizaine de villes suisses et notamment à Bâle, Berne et Genève, la municipalisation des tramways est un fait accompli depuis plus ou moins de temps.

Ces quelques exemples suffiront pour donner une idée de l'importance d'un mouvement dont il convient maintenant de dégager en quelques mots les causes profondes et la raison d'être.

On a trop longtemps vécu sur cette idée que l'exploita-

tion en régie par les communes de divers services publics ne pouvait être considérée que comme un acheminement vers la réalisation intégrale du programme collectiviste. Il est de fait que, dans la pensée de certains théoriciens ou propagandistes, la municipalisation de certains services publics devait constituer une étape importante avant le triomphe définitif du socialisme. Dans le programme de réformes immédiates proposé par Benoît Malou figurait la remise à la commune de diverses entreprises, telles que celle des transports en communs locaux.

En réalité, toute idée de lien entre le socialisme et l'origine de la municipalisation doit être résolument écartée. C'est ce dont M. Bouvier a fait une démonstration péremptoire (1).

L'évidence oblige à reconnaître que si tant de villes se décident à exploiter directement les services d'intérêt général qui empruntent le sol ou le sous-sol de la voie publique et qui répondent aux besoins les plus essentiels des habitants, c'est pour des considérations tout à fait étrangères au souci de préparer l'avènement d'un nouveau régime économique. Comme le reconnaît M. Bourguin, il semble à ces villes « que des monopoles d'un caractère aussi essentiellement public, intéressant la généralité des habitants, doivent être gérés dans l'intérêt de tous et que les bénéfices qui en résultent doivent profiter à tous. En se chargeant elles-mêmes de leur exploitation, elles visent

(1) *Op. cit.*, p. 71.

à étendre et à perfectionner le service, à améliorer la situation du personnel, à diminuer les tarifs plutôt qu'à réaliser des bénéfices. »

Cette citation résume exactement les avantages qui, d'après les partisans des régies municipales, seraient attachés au système qu'ils préconisent. Il convient de les reprendre un à un, en insistant sur ceux que l'on considère comme les plus importants pour la collectivité et en nous plaçant particulièrement au point de vue de la régie des transports.

Les partisans de la régie font tout d'abord valoir que celle-ci constituerait une source importante de revenus pour le budget municipal, lequel bénéficierait tout à la fois, non seulement des sommes actuellement perçues par la ville à titre de redevances ou de partage des bénéfices, mais encore de celles qui, sous le régime de la concession, demeurent dans les caisses des Compagnies ou sont distribuées à leurs actionnaires. Les abondantes ressources provenant des régies donneraient aux finances municipales une élasticité exceptionnelle.

Mais ici les adversaires de la concession se trouvent en présence d'une grave objection, tirée des mécomptes qu'ont subis, à une époque toute récente, de nombreuses exploitations municipales de tramways, notamment en Angleterre. Ils y répondent (1) en soutenant qu'il s'agit d'une crise essentiellement temporaire, tenant à des causes toutes spéciales et ayant affecté la période 1898-1903. Et pour prouver

(1) Cf. Bouvier, p. 156 et suiv.

que la situation est redevenue favorable, ils citent l'exemple de Liverpool, où la régie a versé à la caisse municipale, comme bénéfice absolument net, 27.109 £ en 1903-1904, et 25.320 £ en 1904-1905. Ils invoquent aussi l'exemple de Manchester qui a trouvé dans l'exploitation de ses tramways pour l'exercice 1907-1908 une recette nette de 55.000 £, alors que cependant les versements au fonds de réserve et de dépréciation et au fonds d'amortissement ont considérablement augmenté.

En second lieu, les partisans de la régie font valoir que la ville, ayant en mains les entreprises de transports, pourra leur donner l'impulsion et l'orientation la plus rationnelle et y introduire tous les perfectionnements désirables.

Elle pourra « étendre et perfectionner le service » au mieux de l'intérêt général, sans avoir à surmonter la force d'inertie d'un concessionnaire résolu à « exécuter froidement » son cahier des charges.

Ici l'on fait observer que cet intérêt général se trouve engagé à bien des titres lorsqu'il s'agit d'une entreprise de transports en commun. On rappelle que les tramways sont par excellence l'instrument du développement des villes, qu'ils constituent un outil de progrès social, une arme efficace dans la lutte contre le taudis et contre l'élévation du taux des loyers. On insiste sur la nécessité d'assurer aux ouvriers et aux petits employés qui demeurent dans la banlieue des moyens de transport aussi rapides et surtout aussi économiques que possible. Et l'on tient pour démontré que seule une ville, prête à subordonner s'il le faut son intérêt

pécuniaire à de hautes considérations d'intérêt public, fera le maximum de sacrifices pour réaliser ce but.

Certains partisans de la régie directe poussent si loin le souci de favoriser le rôle social des tramways qu'ils envisagent la perspective d'une suppression complète des perceptions effectuées sur les voyageurs. Les villes ont dû construire et aménager, à frais énormes, l'ensemble de leurs voies publiques, et cependant elles n'exigent, pour l'usage de celles-ci, aucune redevance. Pourquoi donc les moyens de transport ne deviendraient ils pas, eux aussi, absolument gratuits ?

Or, seule la municipalisation permettra de réaliser d'abord une réduction à l'extrême puis l'abolition totale du prix du parcours. C'est le point de vue auquel s'est placé M. Gide dans sa conférence à l'Ecole des Hautes Etudes Sociales sur les régies des transports.

Il est à peine besoin de remarquer en passant qu'avec la gratuité complète disparaîtrait l'avantage que l'on a mis en première ligne à l'actif de la municipalisation, c'est-à-dire le renfort apporté par les produits de la régie aux finances municipales.

Après avoir mis en avant l'intérêt de la commune elle-même et celui des clients de l'entreprise des transports en commun, on fait valoir que le *personnel* de cette entreprise verra sa situation grandement améliorée de par l'institution de la régie. Il est en effet raisonnable de supposer que les administrations locales seront plus disposées que des sociétés commerciales, désireuses de maintenir et d'accroître le

taux des dividendes, à relever constamment, au point de vue pécuniaire ou hygiénique, la condition de leurs ouvriers ou employés. A tout le moins ceux ci, en passant au service de la commune, trouveront-ils l'avantage d'être moins exposés au risque de congédiement arbitraire.

*
* *

Les adversaires de la régie font valoir, à l'appui de leur système, des arguments non moins impressionnants.

Ils se retranchent, en premier lieu, derrière la complète inaptitude commerciale qui serait le propre des administrations locales. Pour eux les municipalités manqueraient totalement des qualités de vigilance et d'habileté indispensables chez les dirigeants d'une grande entreprise. On insiste sur les inconvénients que présenterait le manque d'intérêt personnel, tant chez les conseillers municipaux que chez les fonctionnaires auxquels incomberait la gestion du domaine industriel. N'étant pas incités par l'appât d'un profit personnel à bien administrer, ils laisseront périliter le service ou, tout au moins, ne prodigueront pas leur zèle pour améliorer constamment les résultats financiers de la régie.

On tire aussi argument, en visant plus particulièrement les entreprises de transports en commun, de l'aléa industriel considérable que comporteraient certaines régies. On évoque les risques de dépréciation rapide du matériel à la suite de la transformation de l'outillage. L'emploi de la

vapeur a rendu les omnibus inutilisables ; puis est venue l'électricité qui a relégué à l'arrière-plan les tramways à traction mécanique. Le préjudice serait énorme pour une ville qui aurait à subir, au lieu et place d'une Compagnie concessionnaire, les conséquences de ces bouleversements successifs de la technique industrielle !

Se plaçant dans le même ordre d'idées, M. Lucien Petit (1) fait cette réflexion : « Si la ville de Paris s'était trouvée à la place de la Compagnie des Omnibus, quel préjudice lui eût fait subir la construction du métropolitain ! Quel préjudice eût subi le public si la ville, pour sauvegarder ses finances, s'était opposée à cette construction ! »

On va même plus loin en soutenant que les mécomptes financiers ne sont pas seulement possibles ou probables, mais bien certains. On affirme que dès l'origine l'exploitation des tramways par les villes est condamnée à demeurer déficitaire. C'est la thèse développée par M. Bussy (2) et qui repose sur l'argumentation suivante : Dans les sociétés françaises de tramways, la rémunération du capital-obligations est de 3.50 ou 4 0/0 suivant l'importance des réseaux. Celle du capital-actions, qui est le plus considérable, a été, en moyenne, de 3.07 0/0 en 1905 et 3.37 0/0 en 1906. D'autre part, le taux de revient des emprunts municipaux

(1) Lucien Petit, L'extension du domaine industriel des communes, dans la *Revue politique et parlementaire* des 10 décembre 1905 et 10 janvier 1906.

(2) André Bussy, *La municipalisation des tramways ; les résultats financiers à l'étranger*, p. 162-164.

oscille entre 4 et 3.50 0/0. Ainsi les villes n'ont pas intérêt à emprunter pour construire et exploiter des tramways puisqu'elles devraient payer des intérêts supérieurs au rendement de l'entreprise municipalisée.

Enfin les adversaires de la régie en manquent pas d'invoquer l'autorité du Conseil d'Etat, lequel s'est toujours montré résolument hostile aux tentatives de municipalisation des services publics. On sait que la Haute Assemblée justifie son attitude par des considérations d'ordre économique et juridique. Au point de vue économique, elle se fonde sur l'incompétence *pratique* des conseils municipaux. Au point de vue juridique, elle argumente principalement : du principe de la spécialité des personnes morales ; du défaut de responsabilité légale pour les administrateurs municipaux et du manque d'organisation commerciale de la commune ; enfin, du principe, inscrit dans la loi des 2-17 mars 1791, de la libre concurrence et de la liberté du commerce et de l'industrie.

On peut discuter la valeur de ces diverses considérations, et c'est à quoi n'a pas manqué M. Bouvier qui a notamment fait une critique serrée des motifs d'ordre juridique ayant déterminé la manière de voir du Conseil d'Etat (1). Mais, si critiquable qu'elle ait pu paraître, la jurisprudence n'en existe pas moins, et l'on est bien obligé d'en tenir compte. C'est elle qui a fait échec aux tentatives qui se sont produites en France en vue de la municipalisation des tram-

(1) Voir Bouvier, *op. cit.*, p. 300 et suiv.

ways. On ne peut en effet citer à l'heure actuelle, comme soumis au régime d'exploitation directe, qu'un réseau de quelques kilomètres à Langres. Quant à l'exemple de la ville de Tunis, qui a racheté ses tramways depuis le 31 décembre 1901, il est tout à fait spécial.

*
* *

On pouvait penser que, lors de la réorganisation récente des omnibus et tramways de la capitale, la question de savoir si les transports en commun seraient exploités en régie fournirait matière à des discussions approfondies, au sein du conseil municipal de Paris. En réalité le système de la concession ne fut pas très vivement combattu et triompha fort aisément.

Dans son rapport de 1907 sur la concession des omnibus, M. le conseiller Duval-Arnould avait explicitement donné les motifs de ses préférences pour le régime qu'il proposait d'adopter : « Aux yeux de ceux qui ne font pas de la régie directe une question de principe économique, qui entendent examiner par espèce les applications qui peuvent en être faites, la régie directe des omnibus constituerait une expérience particulièrement défavorable et dangereuse.

« L'industrie des transports en commun par tramways et surtout par omnibus vient de traverser, pour des causes diverses, des années difficiles : son outillage est en pleine transformation ; les besoins auxquels elle doit satisfaire subissent une évolution dont nous ne voyons pas encore le

terme. La ville ne saurait courir les risques d'une telle entreprise, risques considérables avec la complexité, la lenteur, la rigidité de notre système administratif. Ces risques s'atténuent, au contraire, et même, nous en avons la conviction, sont compensés par des chances beaucoup plus probables de vitalité et de prospérité, si l'exploitation peut, avec un large esprit d'initiative, user des méthodes commerciales, aujourd'hui de plus en plus rapides et de plus en plus simples. »

Les déclarations du rapporteur correspondaient exactement à l'état d'âme de la très grande majorité de ses collègues. Les débats qui s'engagèrent au Conseil municipal en décembre 1907 donnèrent bien l'impression que, dans leur ensemble, les représentants de la ville, sans être hostiles de parti-pris à la municipalisation des transports en commun, répugnaient à se lancer dans cette voie, eu égard aux risques exceptionnels qui semblaient, pour lors, attachés à une semblable mesure. Le souvenir des années difficiles que venaient de traverser certaines Compagnies d'omnibus ou de tramways éprouvées par les plus pénibles déboires obsédait visiblement l'assemblée. D'autre part celle-ci se rendait bien compte que l'ère des difficultés n'était pas close pour les transports. M. Duval-Arnould revenait encore sur cette idée en répondant au discours d'un conseiller socialiste qui avait prôné le système de la régie : « Les transports en commun sont en pleine période de transformation. Cela est l'évidence même pour les omnibus... Cela est également vrai pour les tramways : la trac-

tion mécanique n'est pas encore substituée à la traction animale sur toutes les lignes. Même pour les tramways à traction mécanique, on reconnaît la nécessité d'une nouvelle transformation pour substituer la traction électrique à la traction à vapeur ou à air comprimé. Il y a là de gros capitaux à engager, *je n'ose pas dire à aventurer*. Ce n'est pas à nous de le faire. »

A ces préoccupations très nettement avouées, il est possible que soient venues, lors du vote définitif, s'en ajouter d'autres inspirées par certains résultats de l'exploitation du gaz en régie intéressée. Le conseil avait pu faire la pénible expérience du ralentissement du zèle professionnel chez des ouvriers soudain « municipalisés ». Son attention avait été appelée sur l'énorme accroissement des journées de « maladies » dans le personnel du gaz, c'est-à-dire sur un abus extrêmement préjudiciable aux finances municipales.

Il semble que le conseil municipal doive être loué d'avoir témoigné d'une prudence que d'aucuns jugeaient excessive. Pénétré de la nécessité d'exclure du domaine industriel de la commune directement exploité par elle une entreprise que les circonstances permettaient de considérer comme sujette aux pires aléas, il s'est montré avant tout soucieux de ne pas remettre au hasard l'équilibre des budgets de l'avenir. Il n'a point pour cela négligé de prendre les mesures nécessaires pour que l'exploitation concédée fût aussi avantageuse pour la clientèle et pour le personnel des transports en commun que l'eût été le régime de la municipalisation. Bien que le concessionnaire dût être incité

par son intérêt propre à réaliser tous les progrès désirables et à satisfaire toutes les exigences du public, l'autorité concédante s'est assuré à cet égard des garanties complémentaires. Elle a usé largement, ainsi que nous l'avons vu, de la faculté d'insérer dans les cahiers des charges, des stipulations permettant d'exiger des améliorations continuelles du service. D'autre part le personnel a vu relever sa condition de la façon la plus appréciable.

Il convient de noter, en terminant, qu'une timide expérience de municipalisation d'un service de transports a été tentée par la ville de Paris. Par une délibération du 19 mars 1910, le conseil municipal a sollicité pour la ville l'autorisation d'exploiter en régie directe le funiculaire reliant la place de la République à l'Eglise de Belleville. Un décret du 26 mai 1910 a accordé cette autorisation à titre provisoire.

CHAPITRE V

CONSÉQUENCES DE LA TRANSFORMATION DES TRANSPORTS EN COMMUN, AUX POINTS DE VUE DÉMOGRAPHIQUE ET SOCIOLOGIQUE.

Nous nous sommes attachés, dans les pages qui précèdent, à montrer comment l'organisation des transports en commun de Paris avait été modifiée dans le sens d'un perfectionnement de tous ses rouages. Nous nous proposons maintenant de rechercher dans quelle mesure des modes de locomotion rationnellement organisés peuvent influencer sur la manière d'être de la cité et sur le genre de vie de ses habitants.

L'ordre logique des développements nous conduira à examiner, tout d'abord, comment les moyens de transport locaux réagissent sur la contexture même de l'agglomération urbaine. Et, parmi toutes les conséquences, directes ou indirectes, de l'action qu'ils exercent à ce point de vue, il en est une sur laquelle nous nous étendrons avec quelque détail ; nous consacrerons une section distincte à l'étude du rôle que le tramway peut être appelé à jouer dans la solution de la crise du logement.

Dans une dernière partie, qui sera une sorte d'essai de psychologie sociale, nous nous efforcerons d'indiquer en quoi les goûts, les habitudes de vie de la population urbaine sont soumis à l'influence des moyens de transport locaux.

SECTION I. — La réaction contre le phénomène
de concentration urbaine.

Si l'on veut mesurer la gravité de la crise de surpeuplement à laquelle, dans l'agglomération parisienne en particulier, il ne pouvait être remédié que grâce à un aménagement judicieux des moyens de transport locaux, il importe de reprendre les choses d'un peu haut et de dégager brièvement les origines du phénomène de concentration urbaine qui s'est produit à notre époque avec le double caractère d'intensité et d'universalité.

*
* *

L'un des phénomènes les plus dignes de retenir l'attention de l'observateur éclairé des faits sociaux, c'est incontestablement le développement prodigieux pris par les agglomérations urbaines depuis une centaine d'années. Sans doute, dès avant le xix^e siècle, les grandes villes ont constitué de puissants foyers d'attraction, et des courants, parfois très importants, de migration interne ont porté vers elles un afflux d'éléments ruraux. En France, par exemple, à la fin de l'ancien régime, Quesnay, et les autres économistes de son époque, dénonçaient la tendance des paysans, les plus énergiques et les plus intelligents, à déserteur leurs cultures pour venir se fixer à Paris, où les attiraient les dépenses d'argent faites par les courtisans et les nobles.

En Angleterre, à la même époque, on voyait nombre de travailleurs agricoles devenir des ouvriers des villes. Mais cette immigration des campagnards n'aboutissait pas, somme toute, à augmenter dans des proportions bien sensibles le chiffre de la population urbaine ; elle servait surtout à réparer les pertes occasionnées par une mortalité effrayante, conséquence de l'insalubrité du milieu où vivaient les citadins. Et l'*Encyclopédie*, dans son article « *Population* », définissait les villes « des espèces de colonies que les campagnes sont obligées de repeupler tous les ans ».

Dans la première moitié du xix^e siècle se produit une révolution économique dont les conséquences pour l'avenir des grandes villes seront incalculables. L'avènement du machinisme donne à l'industrie manufacturière et au commerce un essor extraordinaire. L'accroissement inouï des facilités de communication entre en jeu, à son tour, pour porter à son maximum l'intensité du courant qui fait affluer vers les métropoles les populations rurales dont aucune catégorie n'est plus enchaînée à la terre depuis l'abolition du servage. C'est un facteur qui agit doublement, d'une part en rendant aisé l'accès des grands centres urbains, d'autre part en mettant à la portée de ceux-ci toutes les subsistances qui leur sont nécessaires (1). Mais d'autres

(1) On connaît le mot si juste de Levasseur, dans la « *Population Française* » : « La force d'attraction des groupes humains, comme celle de la matière est, en général, proportionnelle à la masse. »

Commentant l'idée ainsi exprimée, un autre sociologue français, des Cilleuls, a écrit : «... Il convient de remarquer que, si les corps

causes viennent rendre le courant plus irrésistible : telle, la crise agricole, occasionnée surtout par un choc en retour du développement des moyens de transport et par l'invasion des produits russes et américains ; telle, dans un autre ordre d'idées, l'extension sans précédent de la mission de l'Etat et des unités administratives et la multiplication des services requérant la présence dans les villes de nombreux salariés de la collectivité.

A ces diverses causes d'attraction qui ont fait sentir leurs effets dès le début du siècle dernier, d'autres viennent s'ajouter par la suite, à mesure que les exigences de la vie sociale deviendront plus nombreuses et que les services municipaux chargés d'y satisfaire se perfectionneront. Comment pourrait-on se flatter de faire une énumération complète des multiples et précieux avantages dont jouissent les habitants des villes modernes : voirie bien entretenue, distribution publique et privée d'eau, de gaz, parfois d'électricité ; innombrables facilités pour s'approvisionner, pour se distraire, pour s'instruire, pour adopter le métier qui convient le mieux ? Et si à la séduction exercée par tous ces avantages, répondant à des besoins réels ou factices, vient s'ajouter la certitude ou l'illusion de gagner plus d'argent

inertes s'attirent à travers l'espace, cette puissance de rapprochement suppose pour s'exercer des rayons qui s'étendent entre les objets réagissant les uns sur les autres. A l'égard des hommes civilisés, le rôle de ces rayons est rempli par les chemins de toutes catégories. L'acheminement des individus vers les grands centres de population se réalise en raison directe du développement des voies de communication et de la facilité des moyens de transport. »

en se donnant moins de mal, on s'explique aisément que la population des campagnes et des petites villes reflue en masse vers les grandes cités, dans l'espoir de vivre mieux (1).

Beaucoup mieux que tous les développements abstraits, quelques chiffres permettront de toucher du doigt l'intensité du mouvement de concentration urbaine déterminé par les facteurs que nous venons d'énumérer.

En 1800, il n'existait pas en Europe une seule ville dont la population atteignît un million d'hommes. Vingt et une cités seulement comptaient plus de 100.000 habitants. Leur population globale, égale au $\frac{1}{35}$ de celle du continent, était de 4.700.000 âmes. Cent ans plus tard, le nombre de ces cités aura passé à 148, avec plus de 40 millions d'habitants, soit le dixième de la population totale.

Si nous considérons les Etats-Unis, nous constatons qu'au début du xix^e siècle Chicago n'existait pas et que Philadelphie et New-York comptaient respectivement 69.000 et 60.000 habitants. De nos jours, 38 villes des Etats-Unis

(1) Dans une étude consacrée à la question de l'accroissement des centres urbains et présentée à la Société d'économie sociale de Paris le 11 février 1895, on trouve une énumération complète des diverses catégories d'immigrants qui viennent d'une façon continue augmenter la population des grandes villes.

L'auteur distingue, parmi ces immigrants :

« 1^o Ceux qui ont reçu un appel collectif ou individuel pour exercer une profession ;

« 2^o Ceux qui cherchent à occuper leurs bras ou leur intelligence ;

« 3^o Ceux qui, à titre principal ou subsidiaire, demandent des ressources à l'assistance publique ou privée ;

« 4^o Enfin, ceux qui, possédant des revenus, désirent les consommer d'une façon plus agréable ou plus avantageuse. »

ont une population supérieure à 100.000 habitants ; New-York, Chicago et Philadelphie, considérées dans leur ensemble, en réunissent près de huit millions.

L'Europe étant pour nous le champ d'observation le plus intéressant, revenons-y pour indiquer l'accroissement énorme qu'ont pris quelques-unes des grandes capitales entre le début du xix^e siècle et les premières années du xx^e siècle.

	Année 1800	de nos jours
Berlin	172.000	2.089.923 (1907)
Saint-Petersbourg . .	220 000	1.505.200 (1907)
Vienne.	231.000	1.979.003 (1907)
Paris	548.000	2 888.110 (1911) (1)
Londres	958.000	4.758.218 (1907)

Si éloquents qu'ils soient déjà par eux-mêmes, les chiffres portés à la deuxième colonne sont encore insuffisants pour donner une idée exacte de la situation actuelle. Ils ne s'entendent, en effet, que de la population comprise dans les limites administratives de la cité, non de l'effectif de l'agglomération elle-même. Celle-ci atteint, pour la capitale de l'Angleterre, que l'on a appelée, à si juste titre, « une province couverte de maisons », un total de plus de 7 millions et demi d'habitants. De même Berlin a bien près de

(1) Admironons en passant, à propos de Paris, à quel point l'événement a dépassé les prévisions des plus clairvoyants de nos prédécesseurs. Mercier, écrivant en 1770 son fameux « *Rêve, s'il en fut jamais* », qui dénotait, à tant de points de vue, une si étonnante prescience de l'avenir, affirmait qu'en 2240 Paris aurait 1.200.000 habitants.

3 millions d'âmes, si on lui adjoint, comme la logique le commande, les trois localités de Charlottenburg, Schoneberg et Rixdorf. Enfin, l'agglomération parisienne, qui englobe, avec Paris, les populeuses communes de la banlieue la plus rapprochée, compte plus de 4 millions d'habitants.

Si l'on embrasse la situation dans son ensemble, il y a bien des manières de traduire d'une façon saisissante l'ampleur prise par le mouvement de concentration urbaine. La meilleure formule paraît être celle employée par le statisticien français Meuriot qui, écrivant à la fin du *xix^e* siècle, s'exprimait en ces termes (1) : « En 1800, pour 1.000 habitants de l'Europe on n'en comptait que 15 dans les grandes villes ; en 1850, cette proportion n'était encore que de 34 ; elle s'élevait à 63 en 1870, et enfin elle atteint 100 aujourd'hui. »

Cet énorme accroissement dont les grandes cités ont bénéficié justifie l'appellation, désormais fameuse, que leur a décernée le poète belge Nerhaeren. Les « villes tentaculaires » se sont constituées en aspirant, en s'incorporant la substance, les hommes et les richesses du « plat pays ». Leur importance se maintient et s'accroît non par l'excès de la natalité sur la mortalité, mais par les contingents d'immigration que fournissent les petites villes et les campagnes. C'est ce que constatait, pour la France, il y a dix ans, un rapport adressé par le ministre de l'intérieur au Président de

(1) *Des agglomérations urbaines dans l'Europe contemporaine*, Paris, 1898, p. 31.

la République (1) : « ... L'accroissement de population des grandes agglomérations continue à se produire au détriment des campagnes par un déplacement de la population rurale vers les centres industriels et commerciaux. » Mais où le phénomène frappe encore bien davantage l'imagination, c'est lorsqu'il se produit dans des pays où la population totale est non pas en voie de progression marquée, comme en Allemagne, ni même stationnaire, comme en France, mais bien en recul constant. C'est le cas pour l'Irlande où la croissance de Belfast, Dublin et Londonderry a marché parallèlement avec la dépopulation de l'ensemble du pays.

Les conséquences de l'extension indéfinie des grandes agglomérations d'hommes sont innombrables, et l'on pourrait y trouver matière aux considérations les plus diverses d'ordre moral et d'ordre matériel. Il n'entre pas dans le cadre de cette étude de reproduire, par exemple, les observations si suggestives faites par des philosophes et des statisticiens, tels que Leone Levi en Angleterre, Tarde, Joly et Levasseur en France, sur la moralité comparée des classes urbaines et des classes rurales. Nous nous en tiendrons aux deux idées qui doivent, à notre avis, dominer le débat, lorsque l'on se propose de rechercher si l'extraordinaire développement des grands centres urbains a été, ou non, profitable aux intérêts généraux de la collectivité.

D'une part, il n'est pas douteux que ce développement a

(1) Rapport du 31 décembre 1901, *J. off.* du 8 janvier 1902, p. 100.

été le facteur le plus puissant des progrès de la science et de la civilisation comme aussi de la transformation universelle, dans un sens libéral et démocratique, des institutions gouvernementales. C'est grâce aux grandes villes manufacturières que l'outillage économique des nations modernes a atteint le plus haut degré de perfectionnement ; c'est à elles qu'est dû, pour la plus grande partie, l'essor merveilleux pris par le commerce et par l'industrie et l'augmentation prodigieuse de la richesse publique qui en a été la résultante ; c'est aux grandes cités, foyers de lumière, centres d'émancipation intellectuelle, qu'il faut rapporter les progrès faits par la culture générale par les sciences et les arts, ainsi que les conquêtes les plus mémorables de la science contemporaine ; c'est à elles, enfin, que nous sommes redevables, dans la plus large mesure, des grands mouvements d'idées qui ont abouti, sur le terrain politique, à l'avènement d'un régime plus conforme, que les institutions des âges écoulés, aux tendances des générations nouvelles.

Mais en regard des inestimables services ainsi prodigués au monde par les grandes agglomérations urbaines, ces foyers d'activité intense et d'initiative toujours en éveil, on est obligé de mettre les graves inconvénients qu'elles ont présentés dès le début au point de vue hygiénique et sanitaire.

On se souvient de l'anathème jeté par Jean-Jacques Rousseau, dans l'*Emile* : « Les villes sont le gouffre de l'espèce humaine. Au bout de quelques générations, les races périssent ou dégénèrent ; il faut les renouveler, et c'est toujours la campagne qui fournit à ce renouvellement. »

Le philosophe qui s'exprimait ainsi n'avait sous les yeux que ce qui se passait dans les villes de son époque, dont l'importance était extrêmement réduite par rapport à celles que nous connaissons aujourd'hui. Mais il n'aurait certainement rien changé à son appréciation s'il avait pu prévoir ce que seraient les immenses cités industrielles du XIX^e siècle.

La mortalité urbaine est en excès relatif sur la mortalité générale. Voilà le fait brutal qui se dégage des études si précises et si démonstratives faites par des savants, tels que Levasseur, en France, Ven Mayr et Mombert, en Allemagne. Il en est ainsi en dépit de ce que l'on pourrait supposer au premier examen des statistiques qui accusent des indices de mortalité plus faibles pour les grandes capitales que pour l'ensemble du pays. A Paris, par exemple, la proportion des décès a été en 1910 de 16 2 par 1 000 habitants, alors que, dans l'ensemble de la France, cette proportion était de 19 environ. Mais, ainsi qu'on l'a justement fait observer, cette constatation et celles du même ordre que l'on peut faire pour Berlin et pour Londres appellent un correctif important, parce que la répartition de la population par classes d'âge n'est pas la même dans les villes et les campagnes, ces dernières comptant, pour divers motifs, une proportion plus forte d'enfants et de vieillards. Et si, au lieu de comparer des chiffres d'ensemble, on confronte les coefficients de la mortalité urbaine et rurale pour une même classe d'âge, c'est-à-dire pour un nombre donné d'enfants, d'adultes ou de vieillards, la situation sanitaire du « plat

pays » apparaît comme infiniment supérieure à celle des grandes villes.

Dans le même ordre d'idées, il est intéressant de rappeler les résultats de l'enquête si consciencieuse ouverte, vers 1890, par le docteur Lagneau sur la survie comparée de la France et du département de la Seine (1). Le savant a démontré par des tableaux impressionnants que les individus nés dans l'agglomération parisienne payaient une dime mortuaire beaucoup plus élevée que les autres, puisque sur chaque groupe de 10.000 enfants, 5 452 survivaient de 20-30 ans dans la France et seulement 3.567 dans la Seine. Le même observateur, calculant ce que deviendrait la population parisienne livrée à ses seules forces, arrivait aux conclusions suivantes : d'une génération à l'autre, cette population serait déjà diminuée de moitié à peu près, et il faudrait dix-huit générations, soit une durée moyenne de cinq siècles et demi, pour l'épuiser totalement.

Rien d'étonnant dès lors à ce que, de nos jours encore, il se rencontre des esprits éminents pour reprendre à leur compte, sous une autre forme, les malédictions proférées par Jean-Jacques Rousseau il y a 150 ans. C'est le philosophe allemand Max Nordau qui dénonce la croissance des villes comme la cause essentielle de l'augmentation du nombre des dégénérés, depuis cinquante ou soixante ans. C'est le statisticien anglais J.-B. Longstaff qui, dans une note moins pessimiste, formule lui aussi des considérations

(1) Lagneau, *Essai de statistique anthropologique sur la population parisienne*.

peu rassurantes : « Que la vie urbaine soit moins favorable à la santé que la vie rurale, c'est là une proposition qui ne saurait être contredite... La poitrine étroite, la figure pâle, la vue basse, la mauvaise denture de l'enfant élevé dans les villes ne sont que de trop apparents symptômes. Il est facile de tout exagérer, mais les faits par eux-mêmes sont d'une évidence suffisante ; un séjour de longue durée dans les villes s'accompagne toujours d'une dégénérescence plus ou moins forte de la race ».

De cette situation si défavorable pour les grandes villes, quelles sont donc les causes principales ? Ce sont essentiellement celles que définissait M. Cheysson (1), à savoir : « la fièvre des besoins, les difficultés de la vie, l'alcoolisme, l'insalubrité du logement, la tuberculose ».

En ce qui concerne l'alcoolisme, on ne peut dire évidemment que ce fléau soit propre aux grandes agglomérations urbaines. Mais, et c'est là un fait prouvé par toutes les statistiques établies pour la France, quelle que soit la consommation de l'alcool dans une région, forte ou faible, elle est toujours inférieure à celle des grands centres que cette région renferme.

En ce qui touche l'insalubrité du logement ou, pour parler plus exactement, l'entassement des habitants dans des locaux restreints à l'excès, nous aurons plus loin l'occasion de montrer combien la population parisienne souffre de cette véritable plaie sociale. Il suffira de signaler ici que le même

(1) Séance de la Société Nationale d'Agriculture de France du 3 juillet 1901.

mal sévit âprement dans nombre d'autres métropoles européennes.

A Berlin, notamment, d'après les indications de la statistique officielle de la Prusse pour l'année 1911, le nombre des personnes logées à 5 dans une même pièce servant aussi de cuisine, serait supérieur à 600.000.

Dans les grandes villes d'Angleterre, la cinquième partie environ de la population ouvrière vit dans des logements composés d'une seule pièce.

En Ecosse, on ne trouve qu'un quart de la population urbaine (exactement 25.49 0/0) qui vive dans des appartements de quatre pièces et plus.

Les misères morales et physiques qu'entraîne le surpeuplement sont chose trop connue pour qu'il soit nécessaire d'y insister. Dans le domaine moral, on est depuis longtemps fixé sur les inconvénients d'une promiscuité qui engendre les pires débordements. Dans le domaine de la pathologie, chacun sait que les régions à population très dense sont celles où les maladies contagieuses, la tuberculose par exemple, fauchent le plus dru les existences humaines. Des comparaisons édifiantes ont été faites, à ce sujet, entre les divers quartiers de Paris qui paient à la terrible maladie un tribut plus ou moins élevé, suivant que l'entassement de la population y est plus ou moins caractérisé. Au point de vue simplement physiologique, des comparaisons analogues ont révélé que la taille moyenne des conscrits était sensiblement plus élevée dans les quartiers à densité faible (1).

(1) Dans le même ordre d'idées, nous rappellerons les constatations

*
* *

Ainsi, les données du problème se trouvent nettement dégagées. D'une part, l'existence et le développement des grands centres urbains répondent à des nécessités impérieuses, aux points de vue économique, scientifique et artistique. Des philosophes comme Rousseau ont pu condamner la concentration des hommes sous prétexte « qu'ils ne sont pas faits pour vivre en fourmilière, mais épars sur la terre qu'ils cultivent ». Des savants, comme Süssmilch, ont pu, s'inspirant du même état d'esprit, écrire que « les grandes villes sont des ornements de l'Etat, mais aussi des monstruosités très dangereuses ». Des réformateurs utopistes, comme Robert Owen et Fourier, ont pu, dans leurs constructions hardies et systématiques, faire table rase des grands centres de population. Plus près de nous, des économistes, comme Auguste Blanqui, ont pu prédire que le mouvement d'extension des grandes villes ne pourrait durer. Les uns et les autres ont fait preuve d'un manque total de

faites par M. Benoit-Lévy dans son dernier et si attachant ouvrage (*L'enfant des cités-jardins*, Paris, 1912, P. 27) :

« La mortalité dans les cités-jardins est de beaucoup inférieure à celle des villes avoisinantes : par exemple, à Bournville, pour les 6 dernières années, la mortalité générale a été de 7 pour 1.000 contre 17 pour 1.000 à Birmingham, et la mortalité infantile de 70 pour 1.000 contre 200 pour 1.000... Des enfants de onze ans ont, en moyenne, à Bournville 4 pieds 9 pouces de haut et pèsent 4 stones 13 livres, tandis que les enfants de Birmingham ont seulement 4 pieds 2 pouces et pèsent 3 stones 11 livres. Ils ont 8 centimètres de poitrine de plus que les enfants de Birmingham. »

divination, et aujourd'hui l'évidence oblige à reconnaître qu'une décadence des métropoles industrielles et commerciales équivaldrait à un symptôme d'arrêt ou de recul dans la civilisation générale (1).

Mais d'autre part les intérêts vitaux de la race sont compromis par le surpeuplement des grands centres urbains ; le décongestionnement de ceux-ci est la condition primordiale de l'amélioration de la santé publique.

Comment résoudre ce conflit de nécessités inconciliables au premier abord ?

C'est ici que nous allons assister à l'entrée en jeu d'une force instinctive qui va agir au sein de l'organisme urbain pour assurer tout à la fois sa conservation et son développement.

L'agglomération qui ne veut pas périr d'étouffement va obéir à un mouvement très nettement « centrifuge », partant des quartiers surpeuplés du centre pour aboutir à la

(1) On ne saurait considérer que comme une manifestation isolée les propositions aussi rigoureuses qu'injustes formulées devant la Société d'Economie Sociale de Paris, en 1893, par l'auteur d'un travail déjà cité :

« 1° Les grandes agglomérations d'hommes ne sont pas désirables ; elles compliquent les conditions de l'existence et enfantent de graves inconvénients au triple point de vue social, économique et moral.

« 2° Dès lors, si la société n'a pas le droit d'empêcher leur formation, en usant de contrainte, il importe du moins qu'elle s'abstienne de tous actes susceptibles d'encourager l'émigration vers les villes, de faciliter l'accroissement des enceintes urbaines. »

Pour l'auteur de ces propositions, la progression ininterrompue du nombre, de l'étendue et de la population des grandes villes n'est rien moins qu'un « fléau social ».

périphérie. Suivant l'expression pittoresque et juste de M. d'Avenel, elle va « se vider en son centre pour se remplir sur les bords ». A un développement trop longtemps « vertical » va succéder un développement essentiellement « horizontal ».

Nous sommes ici en présence d'un phénomène qui, de par son universalité, peut revendiquer le caractère d'une véritable loi démographique. Dans toutes les grandes métropoles modernes, vers la seconde moitié du xix^e siècle, les quartiers du centre auront marqué une tendance de plus en plus accentuée à se dépeupler au profit des régions de la périphérie.

La même observation a pu être faite :

A Londres, pour la *Central Area* qui comprend les onze districts de Saint-Georges, Hannover Square, Westminster, Marylebone, Saint-Pancras, Saint-Gilles, Strand, Holborn, City-Shoreditch, Saint-Georges in the East, Stepney ;

A Berlin, pour les six Standeramtsbezirke de l'intérieur et surtout pour les premier et deuxième districts (Altstadt et Friedrichstadt) qui forment le cœur de la cité ;

A New-York, pour les quartiers 1 à 6, 8 et 14, qui sont le centre commercial et financier de la grande ville américaine ;

A Saint-Pétersbourg, pour les cinq arrondissements (*tchasti*) plus spécialement centraux de l'Amirauté, de Kazan, de Spasskaïa, de Kolemna et de Litéinaja ;

A Rome, pour les cinq *rioni* de Parione, Santo-Eutachio, Pigna, Regole et Santo-Angelo.

Mais c'est en ce qui concerne Paris que nous sommes le mieux à même d'apprécier, au moyen des résultats fournis par les derniers recensements, l'importance du mouvement qui entraîne la population, du centre vers la périphérie.

Les tableaux ci-après, qui mettent en regard les chiffres successivement enregistrés pour les 80 quartiers de Paris au cours des dénombremens successifs, montrent que le centre n'a cessé de se dépeupler, alors que les régions extrêmes, situées à la limite administrative de la cité bénéficiaient d'un accroissement notable de population.

Pour ne citer que les exemples les plus saisissants nous verrons que : de 1891 à 1911, le quartier Saint-Germain-l'Auxerrois a perdu 26,88 0/0 de sa population ; la Chaussée-d'Antin 29 81 0/0, Gaillon 28,41 0/0, et qu'au contraire le quartier de Bel-Air a gagné 115,85 0/0, Auteuil 102,27 0/0, La Muette 78,13 0/0, La Porte-Dauphine 72,39 0/0. Les 1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e arrondissements perdent un nombre considérable d'habitants dans ces vingt dernières années ; au contraire, les 12^e, 16^e, 17^e, 18^e arrondissements voient leur population progresser du simple au double.

ARRONDISSEMENTS COMMUNAUX		POPULATION			Pourcentage de l'augmentation ou de la diminution		
ET QUARTIERS		1891	1901	1911	de 1901 sur 1891	de 1911 sur 1901	de 1911 sur 1891
		hab.	hab.	hab.			
1 ^{er}	St-Germain l'Auxerrois	9.143	8.087	6.685	- 11.54	- 17.33	- 26.88
	Les Halles	30.198	30.153	28.650	- 0.14	- 4.98	- 5.12
	Palais-Royal	14.005	13.359	12.254	- 4.83	- 8.27	- 12.50
	Place Vendôme	13.053	12.169	11.448	- 6.77	- 5.92	- 12.29
		66.399	63.768	59.037	- 3.96	- 7.41	- 11.08
2 ^e	Gaillon	8.442	7.414	6.043	- 12.17	- 18.49	- 28.41
	Vivienne	11.861	10.568	9.771	- 10.90	- 7.54	- 17.62
	Mail	18.979	16.892	15.722	- 10.99	- 6.92	- 17.16
	Bonne-Nouvelle	30.530	29.393	28.868	- 3.72	- 1.78	- 5.44
		69.812	64.267	60.404	- 7.94	- 6.01	- 13.47
3 ^e	Arts et Métiers	24.751	24.388	23.513	- 1.46	- 3.58	- 5.00
	Enfants-Rouges	21.397	21.308	20.682	- 0.41	- 2.93	- 3.34
	Archives	21.511	22.231	21.024	+ 3.34	- 5.42	- 2.26
	Sainte-Avoie	22.341	22.303	21.592	- 0.17	- 3.18	- 3.35
		90.000	90.230	86.811	+ 0.27	- 3.78	- 3.54
4 ^e	Saint-Merri	24.914	24.899	23.908	- 0.06	- 3.98	- 4.03
	Saint-Gervais	42.099	42.153	43.400	+ 0.12	+ 2.95	+ 3.09
	Arsenal	18.993	20.093	20.474	+ 5.47	+ 1.89	+ 7.79
	Notre-Dame	14.040	13.184	12.595	- 6.09	- 4.46	- 10.29
		100.046	100.329	100.377	+ 0.28	+ 0.40	+ 0.33
5 ^e	St-Victor	27.390	28.574	28.642	+ 4.14	+ 2.37	+ 4.57
	Jardin des Plantes	27.130	28.264	30.224	+ 4.17	+ 6.93	+ 11.40
	Val-de-Grâce	33.752	34.609	35.565	+ 2.53	+ 2.76	+ 5.37
	Sorbonne	29.277	27.751	26.947	- 5.21	- 2.89	- 7.95
		117.549	119.198	121.378	+ 1.38	+ 1.82	+ 3.24
6 ^e	Monnaie	18.510	19.074	19.169	+ 3.04	+ 0.49	+ 3.56
	Odéon	21.761	21.890	22.397	+ 0.59	+ 2.31	+ 2.92
	N.-D. des Champs	43.669	46.020	45.383	+ 5.36	- 1.38	+ 3.92
	St-Germain-des-Prés	16.203	15.798	16.044	- 2.49	+ 1.55	- 0.98
		100.143	102.782	102.993	+ 2.63	+ 0.20	+ 2.84
7 ^e	St-Thomas d'Aquin	29.383	26.570	27.809	- 9.57	+ 4.66	- 5.35
	Invalides	15.073	16.608	15.717	+ 9.24	- 5.36	+ 4.27
	Ecole Militaire	19.961	20.894	20.329	+ 4.46	- 2.70	+ 1.84
	Gros Caillou	33.533	38.425	42.424	+ 14.58	+ 10.40	+ 26.51
		97.950	102.497	106.279	+ 4.64	+ 3.69	+ 8.50

ARRONDISSEMENTS COMMUNAUX		POPULATION			Pourcentage de l'augmentation ou de la diminution		
ET QUARTIERS		1891	1901	1911	de 1901 sur 1891	de 1911 sur 1901	de 1911 sur 1891
		hab.	hab.	hab.			
8°	Champs-Élysées	15.663	16.240	15.666	+ 3.68	- 3.53	+ 0.02
	Faubourg du Roule.....	25.140	25.509	23.996	+ 1.44	+ 1.90	+ 3.40
	Madelaine.....	27.292	25.596	23.613	- 6.21	- 7.74	- 13.48
	Europe.....	39.390	39.826	39.360	+ 1.10	- 1.17	- 0.07
		107.485	107.171	104.635	- 0.29	- 2.36	- 2.61
9°	St-Georges.....	37.060	38.360	38.880	+ 3.50	+ 1.35	+ 4.91
	Chaussée-d'Antin.....	23.634	21.263	16.706	- 10.03	- 21.43	- 21.81
	Faubourg Montmartre ..	23.629	23.656	22.957	+ 0.11	- 2.95	- 2.84
	Rochechouart	36.966	40.732	41.083	+ 9.24	+ 0.86	+ 11.13
		121.289	124.011	119.626	+ 2.24	- 3.53	- 1.37
10°	St-Vincent-de-Paul.....	41.957	40.126	39.611	- 4.36	- 1.28	- 5.92
	Porte St-Denis.....	29.706	28.830	27.849	- 2.94	- 3.40	- 6.25
	Porte St-Martin.....	40.992	41.727	40.199	+ 1.76	- 3.66	- 1.92
	Hôpital St-Louis	42.689	44.169	43.502	+ 3.46	- 1.51	+ 1.90
		155.344	154.852	151.161	- 0.31	- 2.38	- 2.69
11°	Folie Méricourt.....	53.794	58.430	58.380	+ 8.61	- 0.08	+ 8.52
	St-Ambroise.....	47.059	50.038	50.002	+ 6.30	- 0.07	+ 6.23
	Roquette.....	71.509	78.118	79.481	+ 9.24	+ 1.74	+ 11.14
	Ste-Marguerite	44.644	52.563	54.432	+ 17.73	+ 3.55	+ 21.92
		217.016	239.149	242.295	+ 10.19	+ 1.31	+ 11.64
12°	Bel-Air.....	10.497	16.284	22.658	+ 55.13	+ 39.14	+ 115.85
	Picpus	46.119	56.445	65.388	+ 22.38	+ 15.84	+ 41.78
	Bercy	8.958	10.931	12.024	+ 2.20	+ 9.99	+ 34.22
	Quinze-Vingts.....	46.091	46.402	50.944	+ 0.67	+ 9.78	+ 10.52
		111.665	130.062	151.014	+ 16.47	+ 16.10	+ 35.23
13°	Salpêtrière	23.425	24.743	25.955	+ 5.62	+ 4.89	+ 10.80
	La Gare.....	38.508	46.147	49.984	+ 19.83	+ 8.31	+ 29.80
	Maison-Blanche.....	34.087	39.556	46.941	+ 16.04	+ 18.66	+ 37.70
	Croulebarbe.....	14.956	17.428	19.506	+ 16.68	+ 11.92	+ 30.59
		110.956	127.874	142.386	+ 15.24	+ 11.34	+ 28.32
14°	Montparnasse.....	26.667	30.765	32.255	+ 15.36	+ 4.84	+ 20.35
	La Santé.....	9.777	11.773	13.396	+ 20.41	+ 13.78	+ 37.01
	Petit-Montrouge.....	24.736	33.256	39.456	+ 34.44	+ 18.64	+ 59.50
	Plaisance.....	51.458	66.901	78.416	+ 30.01	+ 17.21	+ 52.38
		112.638	142.695	163.523	+ 26.68	+ 14.59	+ 45.17

ARRONDISSEMENTS COMMUNAUX		POPULATION			Pourcentage de l'augmentation ou de la diminution		
ET QUARTIERS		1891	1901	1911	de 1901 sur 1891	de 1911 sur 1901	de 1911 sur 1891
		hab.	hab.	hab.			
15 ^e	Saint-Lambert.....	28 585	37.240	52.901	+ 30.27	+ 42.05	+ 85.06
	Necker.....	37.971	50.256	61.447	+ 32.35	+ 22.26	+ 61.82
	Grenelle.....	35.586	42.302	52.172	+ 18.87	+ 23.33	+ 46.60
	Javel.....	17.165	23.387	32.490	+ 36.24	+ 38.92	+ 89.28
		119.307	153.185	199.010	+ 28.39	+ 29.91	+ 66.80
16 ^e	Auteuil.....	19.286	29.963	59.010	+ 55.36	+ 30.19	+ 102.27
	Muette.....	23.550	31.128	42.140	+ 32.17	+ 35.37	+ 78.93
	Porte-Dauphine.....	17.690	25.470	30.496	+ 43.97	+ 19.73	+ 72.39
	Chaillot.....	28.700	34.570	38.528	+ 20.45	+ 11.44	+ 34.24
		89.226	121.131	150.174	+ 35.76	+ 32.23	+ 68.30
17 ^e	Les Ternes.....	38.916	46.262	48.393	+ 18.87	+ 4.60	+ 24.31
	Plaine-Monceau.....	30.585	39.547	42.429	+ 29.30	+ 7.28	+ 38.72
	Batignolles.....	53.774	59.930	60.874	+ 6.93	+ 1.57	+ 9.44
	Epinettes.....	56.665	60.460	64.136	+ 19.81	+ 6.06	+ 27.08
		175.742	206.208	215.832	+ 17.33	+ 4.66	+ 22.81
18 ^e	Grandes-Carrières.....	52.910	70.261	85.751	+ 32.79	+ 22.04	+ 62.07
	Cagnanceourt.....	93.457	105.155	113.219	+ 16.05	+ 6.25	+ 23.28
	Goutte-d'Or.....	44.087	48.570	47.821	+ 10.16	+ 1.54	+ 8.47
	La Chapelle.....	23.806	26.305	25.926	+ 10.49	+ 1.44	+ 8.90
		214.258	253.591	274.717	+ 18.35	+ 8.33	+ 28.21
19 ^e	La Villette.....	51.339	53.531	54.722	+ 4.26	+ 2.22	+ 6.56
	Pont de Fandre.....	14.050	16.221	17.262	+ 15.45	+ 6.41	+ 22.86
	Amérique.....	22.105	27.652	33.389	+ 25.09	+ 20.74	+ 51.01
	Combat.....	40.894	47.549	50.491	+ 16.27	+ 6.18	+ 23.46
		128.388	144.953	155.864	+ 12.90	+ 7.52	+ 21.40
20 ^e	Belleville.....	50.313	55.162	57.922	+ 9.63	+ 5.00	+ 15.12
	Saint-Fargeau.....	11.119	14.850	19.952	+ 33.55	+ 34.35	+ 79.41
	Père-Lachaise.....	43.481	52.744	56.041	+ 21.30	+ 6.25	+ 28.88
	Charonne.....	37.831	43.359	46.679	+ 14.61	+ 7.65	+ 23.38
		142.744	166.115	180.594	+ 16.37	+ 8.71	+ 26.51
Paris en entier.....		2.447.957	2.714.068	2.888.110	+ 10.87	+ 6.41	+ 17.98

Nous n'avons considéré jusqu'ici que l'un des aspects sous lequel peut être envisagé le décongestionnement des centres urbains. Mais il en est un autre, non moins intéressant, qui est apparu, lui aussi, dans la seconde moitié du xix^e siècle. Suivant la formule expressive de M. Paul Leroy-Beaulieu, à la première onde du mouvement centrifuge qui portait les habitants du centre à aller se fixer dans la périphérie, est venue s'en ajouter une autre, s'étendant de la ville à la banlieue.

Ce phénomène a pu être constaté pour toutes les grandes métropoles européennes, pour Londres et Berlin, notamment.

A Londres, l'ensemble des localités formant l'Outer Ring comptent en 1861, 418.000 habitants, et la métropole 2.803.000 ; la part de la banlieue dans la population globale du Greater London était donc seulement de 13 0/0.

Trente ans plus tard, la population de l'Outer Ring était de 1.422.000, celle de Londres de 4.211.000 habitants, L'accroissement de la métropole et des localités suburbaines avait donc été respectivement de 50 et de 240 0/0.

La banlieue de Berlin était, pour ainsi dire, inhabitée, au commencement du xix^e siècle. Elle ne comptait même pas 10.000 âmes, ce qui correspondait à une densité moindre de trois habitants par kilomètre carré. Son peuplement ne s'est poursuivi qu'avec une extrême lenteur jusqu'en 1871, mais à partir de cette date il a fait, de période en période, des bonds véritablement prodigieux. En vingt-cinq ans

la population s'est multipliée plus de huit fois, passant de 57.000 à 435.000 habitants en 1895.

Mais il n'est pas moins intéressant de considérer l'accroissement progressif de la banlieue parisienne depuis un certain nombre d'années.

La population de l'arrondissement de St-Denis, qui était de 410.284 habitants en 1891, a passé à 569.066 en 1901 et à 746.763 en 1911, soit une augmentation de 38.70 0/0 à 82.01 0/0.

L'arrondissement de Sceaux voit sa population augmenter suivant la même proportion. De 283.354 habitants en 1891, 386.796 en 1901, il passe à 519.169 en 1911 ; soit une augmentation de 36.50 0/0 à 83.22 0/0.

Si nous envisageons maintenant les localités dépendant de ces arrondissements, nous voyons que toutes, sauf une ou deux exceptions, ont gagné un nombre considérable d'habitants. Dans l'arrondissement de St-Denis, Asnières gagne en 1911 : 117.58 0/0 sur 1891, Bagnolet, 157.08 0/0, Bondy, 254.17 0/0, Drancy, 279.52 0/0, Pierrefitte, 133.99 0/0. Dans l'arrondissement de Sceaux : Alfortville, 128.79 0/0, Champigny, 125.47 0/0, Fontenay-sous-Bois, 160.31 0/0, Fresnes, 397.05 0/0, Le Perreux, 138.40 0/0, Vanves, 128.09 0/0, etc.

COMMUNES — ARRONDISSEMENT DE ST-DENIS	POPULATION DOMICILIÉE			POURCENTAGE DE L'AUGMENTATION OU DE LA DIMINUTION DE		
	EN					
	1891	1901	1911	1901 sur 1891	1911 sur 1901	1911 sur 1891
Asnières.....	19.375	31.336	42.183	66,38	58,80	117,28
Aubervilliers.....	25.022	31.215	37.778	24,76	20,32	50,08
Bagnolet.....	6.124	8.799	17.744	43,68	78,92	127,68
Bobigny.....	4.340	4.946	3.660	26,36	88,07	137,66
Bondy.....	3.638	6.353	42.885	74,62	17,39	254,17
Pavillons-sous-Bois.....	32.569	44.416	57.027	36,37	28,39	75,79
Boulogne.....	2.250	2.868	3.979	27,01	38,74	76,21
Le Bourget.....	30.698	39.521	46.676	28,74	18,40	52,07
Clichy.....	48.918	35.787	54.637	89,16	-0,87	188,80
Bois-Colombes.....	17.597	25.330	38.458	43,94	50,56	116,73
La Garenne-Colombes.....	4.542	2.200	3.341	42,67	51,86	116,66
Courbevoie.....	1.104	1.247	1.130	12,95	23,60	279,52
Drancy.....	611	614	615	5,40	-4,71	0,65
Dugny.....	2.591	3.438	5.912	32,69	71,96	128,17
Epinay.....	5.837	10.056	44.003	72,28	39,25	139,90
Gennévilliers.....	2.268	2.874	3.117	26,71	8,45	37,43
Ile St-Denis.....	39.857	58.073	68.703	45,70	18,30	72,37
Levallois-Perret.....	6.417	8.925	14.654	39,08	30,37	81,61
Les Lilas.....	10.430	14.140	21.349	35,57	50,98	104,68
Nanterre.....	29.444	37.493	44.616	27,33	18,99	51,52
Neuilly.....	5.772	9.759	13.648	69	39,85	136,45
Noisy-le-Sec.....	21.847	29.716	36.359	36,01	22,35	66,42
Pantin.....	1.824	2.863	4.268	56,96	49,07	133,99
Pierrefitte.....	8.138	14.078	13.805	36,12	25,15	70,37
Pré-St-Gervais.....	17.616	24.341	32.228	37,94	32,38	82,60
Puteaux.....	2.106	2.961	5.676	40,59	91,69	169,51
Romainville.....	2.603	4.329	6.935	66,30	60,15	166,34
Rosny.....	50.992	60.808	74.779	19,25	18,01	40,72
St-Denis } Ville.....	25.969	35.436	41.904	36,45	18,25	61,36
St-Denis } Plaine.....	2.500	2.959	3.584	18,36	21,12	43,36
St-Ouen.....	8.404	11.225	16.248	33,56	44,74	92,33
Stains.....	3.725	6.104	8.959	63,86	46,77	140,51
Suresnes.....	718	836	950	15,04	15,01	32,31
Villemomble.....						
Villetaneux.....						
Total pour l'arrondissement de St-Denis....	410.284	569.066	746.763	38,70	31,22	82,01

COMMUNES — ARRONDISSEMENT DE SCEAUX	POPULATION DOMICILIÉE			POURCENTAGE DE L'AUGMENTATION OU DE LA DIMINUTION DE		
	EN					
	1891	1901	1911	1901 sur 1891	1911 sur 1901	1911 sur 1891
				en +	en +	en +
Alfortville.....	7.984	15.980	18.267	100,15	14,31	128,79
Antony.....	1.967	3.068	4.490	55,97	46,34	128,26
Arcueil.....	6.088	8.425	11.319	38,38	34,35	85,92
Bagneux.....	1.580	2.199	2.752	39,17	25,14	74,17
Bonneuil.....	535	674	770	25,97	14,24	43,92
Bourg-la-Reine.....	3.009	4.181	5.011	38,95	19,85	66,53
Bry-sur-Marne.....	1.437	2.125	2.949	47,87	38,77	105,21
Champigny.....	4.624	6.655	10.426	43,92	56,66	125,47
Charenton.....	15.306	17.980	19.499	17,47	8,44	27,39
Chateney.....	1.339	1.706	2.019	27,40	18,34	50,78
Châtillon.....	2.426	3.353	4.203	38,21	25,35	73,24
Chevilly.....	674	832	1.108	23,44	33,17	64,39
Choisy-le-Roi.....	8.449	11.607	15.908	37,37	37,05	88,28
Clamart.....	5.491	7.891	11.376	34,60	53,91	107,17
Créteil.....	4.090	4.923	6.116	20,36	24,23	49,53
Fontenay-aux-Roses.....	2.652	3.402	4.463	28,28	31,18	68,28
Fontenay-sous-Bois.....	5.836	9.320	15.192	59,69	63	160,31
Fresnes.....	611	2.400	3.037	292,79	26,54	397,05
Kremlin-Bicêtre.....	15.017	19.263	25.651	33,16	33,16	70,81
Gentilly.....	12.830	16.639	23.175	29,68	39,28	80,63
Issy.....	22.357	28.583	38.307	27,85	34,01	71,33
Joinville-le-Pont.....	4.324	6.016	8.349	39,13	38,78	93,08
Le Perreux.....	6.699	11.149	15.971	66,42	43,35	138,40
L'Haye.....	760	1.011	1.315	33,02	30,07	73,02
Maisons-Alfort.....	7.853	10.547	16.466	34,30	56,12	109,67
Malakoff.....	9.144	14.341	19.789	56,83	37,98	116,41
Montreuil.....	23.986	31.773	43.217	92,46	36,01	80,17
Montrouge.....	11.992	17.298	22.771	44,24	31,64	89,88
Nogent.....	8.399	10.586	14.051	26,03	32,73	67,39
Orly.....	839	856	893	2,02	4,32	6,43
Plessis-Robinson.....	397	549	686	38,28	24,95	72,79
Rungis.....	265	268	265	1,13	-1,13	0
Saint-Mandé.....	11.329	15.726	19.227	38,81	22,26	69,71
Saint-Maur.....	17.333	23.035	33.852	32,89	46,95	95,30
Saint-Maurice.....	6.653	7.325	8.958	10,10	22,29	34,64
Sceaux.....	3.567	4.541	5.532	27,30	21,82	55,08
Thiais.....	2.616	3.018	4.036	15,36	33,73	54,28
Vanves.....	6.815	10.915	15.545	60,16	42,41	128,09
Villejuif.....	4.294	5.835	8.671	35,88	48,60	101,93
Vincennes.....	24.626	31.405	38.568	27,52	22,88	109,03
Vitry.....	7.161	9.894	14.969	38,16	51,29	109,03
Total : Arrondissement de Sceaux.	283.354	386.796	519.169	36,50	34,22	83,22

Total pour le département.

	POPULATION DOMICILIÉE			POURCENTAGE DE L'AUGMENTATION DE		
	en 1891	1901	1911	1901	1911	1911
				s ^r 1891	s ^r 1901	s ^r 1891
Arrondissement de St-Denis	410.284	569.066	746.763	38,70	31,22	82,01
Arrondissement de Sceaux.	283 354	386.796	519.169	36,50	34,22	83,22
Ville de Paris.....	2.447.957	2 714 068	3 888 110	10,87	6,41	17,98 ¹
Total.....	3.441.595	3 669.930	5.144.042	16,81	12,92	31,90

* *

Dépeuplement du centre au profit de la périphérie ; exode de la population urbaine vers la banlieue, tels sont les deux aspects que prend la lutte engagée de nos jours contre les périls résultant de l'hypertrophie des métropoles.

Comment a-t-il été donné aux grandes cités de desserrer ainsi la ceinture dans laquelle elles étouffaient ? Comment a-t-il été loisible aux habitants de se déplacer de façon à accroître leur ration d'air et de lumière ?

Il ne faut pas hésiter à dire que le double mouvement centrifuge a été étroitement conditionné par le progrès des moyens de transport.

C'est ce que des esprits avertis des choses de leur époque

(1) Cette statistique démontre clairement que la banlieue se développe beaucoup plus rapidement que Paris, puisque la banlieue (Arr. de Sceaux et de St-Denis) voit s'accroître sa population de 82,61 0/0 de 1891 à 1911, tandis que Paris ne gagne que 17,98 0/0 pendant la même période.

avaient démêlé il y a longtemps déjà. Qu'on se souvienne des réflexions faites par Proudhon, en 1868, dans son ouvrage intitulé : *Réformes à opérer dans l'exploitation des chemins de fer* :

« Dès lors qu'un particulier peut, sans inconvénient, faire chaque jour ses affaires à Paris, par exemple, et avoir son domicile à Versailles, à Saint-Denis, à Saint-Germain, à Sceaux, à Pontoise, 15, 20, 25 kilomètres de la barrière, il n'y a point de raison pour qu'il préfère le séjour de la ville à celui de la campagne. »

Vers la même époque, un observateur moins illustre, frappé des progrès accomplis par les quartiers de la périphérie, n'hésitait pas à les attribuer à l'influence du chemin de fer de Ceinture !

« Prenons notre plan de Paris et jetons les yeux sur les quartiers extrêmes de la rive droite : la Villette, la Chapelle, Batignolles, etc. ; nous y voyons un réseau serré de rues, laissant à peine entre elles quelques rares espaces vides, dont le nombre va en diminuant de jour en jour ; des cités nouvelles, cités commerçantes et industrielles par excellence, ont surgi là, pour ainsi dire comme par enchantement, aux portes de la cité ancienne, là où la campagne ouverte s'étendait naguère ; et dans ces rues, que de mouvement, que de vie, et quelle intensité de circulation ! Qu'a-t-il fallu pour produire tout cela ? Des voies de communication. La création du chemin de Ceinture donna le signal ; les établissements industriels qui vinrent se fonder sur son parcours fournirent un premier noyau de popula-

tion, qui s'accrut rapidement; des quartiers nouveaux se formèrent, prirent un constant développement, communiquèrent d'abord avec le centre par des voies spacieuses et commodes, puis entre elles, grâce au service de voyageurs qui se fit sur le chemin de Ceinture. »

Mais la relation existant entre le mouvement centrifuge de la population et les moyens de transport locaux est devenue de plus en plus manifeste au fur et à mesure que ces derniers ont été aménagés d'une façon plus rationnelle.

L'Angleterre nous fournit un exemple bien topique à ce point de vue.

L'exode de la population de Londres vers la banlieue remonte surtout au « *Chop Train Act* » qui, en 1883, abaissa considérablement le prix de transport entre la capitale et sa banlieue. A la suite de cet act, la Compagnie du *Great Eastern* délivra des billets d'aller et retour quotidiens pour des stations situées à 12 milles de Londres, moyennant un prix hebdomadaire de 1 schelling. Les autres Compagnies durent bientôt suivre cet exemple. Cette modification des prix de transport eut pour conséquence immédiate de dériver un énorme afflux de population sur de nombreuses localités jusque-là presque désertes. C'est ainsi qu'Edmonton, qui se trouve situé à 8 milles $\frac{3}{4}$ de Londres, a vu sa population tripler de 1881 à 1901. Le nombre des trains ouvriers quotidiens, qui était de 3 en 1883, passe à 7 en 1901, pour arriver à 10 en 1911.

Le tarif moyen, soit des trains, soit des tramways, pour

le transport des ouvriers par les services du matin, est de 2 d. aller et retour (1).

Si l'on compare le prix d'un logement dans le centre de Londres et le prix d'un logement de même importance dans la banlieue, et si l'on tient compte des frais nécessités par les voyages effectués chaque jour dans chaque sens, on constate que le Londonien « déraciné » a réalisé un bénéfice variant par semaine de 4 d. à 1 shelling 6 (2).

L'ouvrier et l'employé anglais, auxquels se trouvaient ainsi démontrés les avantages de la résidence en banlieue, ne pouvaient que s'empresser d'adopter une solution aussi favorable pour leur famille que pour eux-mêmes ; aussi voyons-nous le nombre des trains s'accroître très rapidement. En 1883, le Great Eastern mettait en service 23 trains ouvriers ; en 1907, ce nombre passait à 107 ; pour le South Eastern et Chatham, les chiffres ont été respectivement de 15 en 1883 et 138 en 1907 ; pour le Métropolitain district, de 13 en 1883, et 272 en 1907.

Chaque jour, en 1907, 1.373 trains amenaient les ouvriers à Londres entre cinq heures et sept heures 1/2. A la même époque, 3.800 tramways environ assuraient les relations entre Londres et sa banlieue.

Si l'on ajoute à la modicité du prix du loyer, les divers avantages de l'habitation en banlieue, on s'expliquera les

(1) *Les logements ouvriers à Londres*. Etude transmise par M. Fontaine, président de la commission des contributions directes à la préfecture de la Seine.

(2) *Op. cit.*

motifs de cet exode favorisé d'ailleurs par une ardente propagande de nombreuses sociétés humanitaires.

La même tendance de la population urbaine à se porter de plus en plus vers la banlieue, c'est-à-dire vers la vie à meilleur marché, vers l'air et la lumière s'est manifestée dans l'agglomération parisienne.

Chez nous aussi, les pouvoirs publics ont facilité le dégagement du centre de la capitale, par la création de tarifs spéciaux, dits ouvriers, pour les chemins de fer de la petite et de la grande banlieue.

La municipalité elle-même s'est montrée favorable à l'exode des Parisiens vers la banlieue au moment de la réorganisation de ses transports en commun.

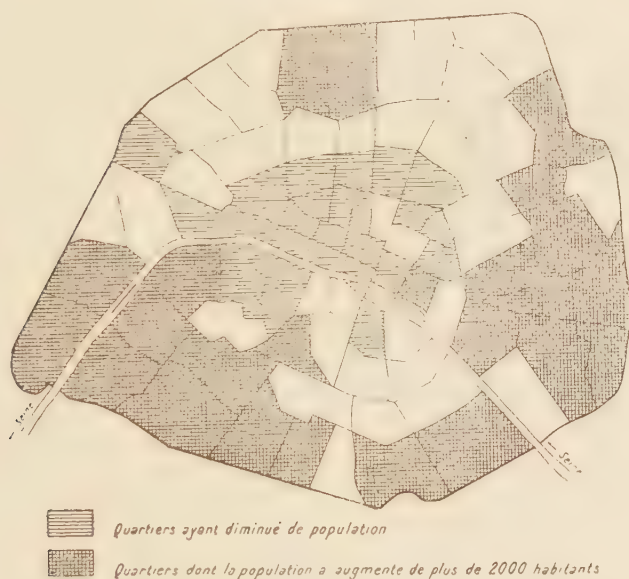
Le nombre croissant des tramways permet les communications rapides et à bon marché, non seulement entre le centre et la périphérie, mais entre le centre et la banlieue. Tous les moyens de transport, même le Métropolitain, sont disposés en branches d'étoile, rayonnant vers la circonférence. Le Métropolitain permet une pénétration de plus en plus intime grâce aux tramways de banlieue qui amènent les voyageurs jusqu'à la première station. Au réseau primitif du chemin de fer souterrain, on a ajouté des prolongements formant tentacules jusqu'aux fortifications, et on a mis ainsi le Métropolitain en état de mieux pourvoir aux besoins de sa clientèle de banlieue.

*
* *

La conviction, dont les pouvoirs publics sont aujourd'hui

de plus en plus pénétrés, que l'aménagement judicieux des moyens de transport doit entraîner comme corollaire le peuplement rapide des régions desservies dans la périphérie peut s'appuyer sur les résultats fournis par les derniers recensements.

Le croquis ci-après indique les quartiers de Paris qui ont vu leur population s'accroître de plus de 2.000 habitants entre 1906 et 1911.



Si l'on considère attentivement ce dessin, on s'aperçoit vite que la plupart des quartiers ayant ainsi gagné plus de 2.000 habitants sont ceux qui, d'un recensement à l'autre, ont bénéficié de l'ouverture de lignes de chemins de fer Métropolitain ou de l'électrification de lignes de tramways.

Dans la première catégorie, on peut citer les quartiers de Grenelle et Javel, et ceux de Clignancourt et du Petit Montrouge ; dans la seconde catégorie, les quartiers de la Gare et de Maison Blanche.

Quant au rapport intime existant entre l'extension des localités suburbaines et la création puis le perfectionnement des moyens de transport établis, il ressortira à l'évidence de l'examen du plan ci-après.



Les communes qui ont gagné plus de 3.000 habitants sont celles qui disposent de moyens de communication multiples (et particulièrement de tramways), permettant de parvenir rapidement au centre de la capitale. Au contraire, celles dont la population est demeurée à peu près station-

naire, ou bien ne sont desservies par aucune ligne de tramways (c'est le cas par exemple pour L'Hay, Fresnes, Orly), ou bien ne possèdent que des lignes n'arrivant pas jusqu'au cœur de la capitale (tel est le cas de Bry-s/-Marne).



Lorsque l'on a déterminé dans quelle mesure, les transports en commun influent sur le desserrement de la capitale, on en vient nécessairement à se demander s'il n'y aurait pas lieu de renforcer leurs moyens d'action.

Certes on aurait mauvaise grâce à contester que favoriser l'exode des citadins vers la banlieue, c'est agir au mieux des intérêts de la collectivité, dont les membres jouiront d'un bien-être accru et de garanties nouvelles de santé physique et morale.

Mais en cette matière comme en beaucoup d'autres, le mieux est l'ennemi du bien, et il faut éviter que des intentions excellentes n'aboutissent à faire prévaloir des solutions intempestives.

On a émis l'idée de prolonger la ligne du chemin de fer Métropolitain dans la banlieue (1). Il est possible que ce projet puisse être réalisé dans un avenir plus ou moins rapproché. Mais actuellement il paraît tout au moins prématuré. Son exécution entraînerait des frais énormes. Pourquoi d'ailleurs établir un souterrain sous des routes

(1) Séance précitée de la Société d'Economie sociale, p. 698 et 699.

qui n'ont pas une circulation de voitures très intense ? D'aucuns proposent, il est vrai, de faire « émerger » le Métropolitain et de le prolonger sur route comme un tramway. Mais, somme toute, la situation serait bien peu différente de celle qui existe aujourd'hui, si ce n'est toutefois que le voyageur serait dispensé de changer de voiture, aux fortifications. Encore la rançon de ce mince avantage serait-elle chèrement payée, car pour établir l'infrastructure du chemin de fer, il faudrait que la ville passât des traités compliqués et onéreux avec les communes de la banlieue.

Ce qu'il faut aujourd'hui, ce sont des *connexions* entre le Métropolitain et les réseaux de chemin de fer qui desservent la grande et la petite banlieue. Les gares de Lyon, de l'Est, d'Austerlitz, du Nord, la gare St-Lazare sont toutes reliées au Métropolitain par des accès intérieurs.

Les tramways de pénétration jouent un des premiers rôles dans ce domaine si important du transport des habitants de la banlieue sur Paris. Ce n'est qu'à une époque toute récente que des communications méthodiques ont été établies entre la capitale et ses environs. Les raisons de ce retard sont multiples. Avant le xix^e siècle, il n'était pas question de surpeuplement. Les problèmes économiques et sociaux que nous venons d'effleurer n'étaient pas posés et ne pouvaient pas l'être. De plus, le besoin de circulation, le goût des promenades étaient, chez les classes laborieuses, beaucoup moins prononcés qu'aujourd'hui, encore qu'il soit juste d'observer que ce goût lui-même a été développé

dans une large mesure par l'organisation et le perfectionnement des transports en commun.

Au commencement du xvii^e siècle, les moyens de communication avec les environs de Paris étaient rudimentaires (1). Ils se réduisaient aux chaises portatives et aux carrosses de louage. En 1650, Louis XIV accorda au sieur Villermé, le privilège de mettre à la disposition des Parisiens de grandes et petites carrioies de louage pour aller jusqu'à leurs « maisons de champ et ailleurs ».

En 1664, par suite du privilège accordé à Nicolas Pecquet et à sa sœur, il y eut des calèches « tirées par un cheval » et pouvant aller jusqu'à deux lieues.

En 1790, l'industrie des transports devient libre. On vit alors une multitude de voitures offrir leurs services aux Parisiens pour les mener aux environs. On les appelait « des coucous ».

En 1837, au moment où le premier chemin de fer venait de faire son apparition, un certain nombre de services de voitures publiques fonctionnaient entre la capitale et ses environs (2).

Des transformations importantes s'opérèrent à partir de 1837. Cette année même, fut établi le chemin de fer de Paris à St-Germain. Puis vinrent les lignes de Paris à Versailles (1839), de Paris à Juvisy (1840), de Paris à St-Denis

(1) A. Martin, p. 168 et suiv.

(2) Voir la nomenclature dans Alfred Martin, *loc. cit.*, p. 164 et 165.

(1842), de Paris à Sceaux (1846), de Paris à Noisy-le-Sec (1849), etc. La création de ces lignes vint réduire considérablement le trafic des voitures publiques.

Franchissons maintenant d'une traite les soixante années qui nous séparent de 1849. Pour mesurer l'importance des progrès accomplis jusqu'à nos jours, il suffira d'énumérer les lignes de tramways qui sillonnent aujourd'hui les localités suburbaines. Tout commentaire affaiblirait l'éloquence de cette simple nomenclature.

Actuellement les environs de Paris sont desservis par les lignes de tramways suivantes (1).

Réseau départemental Nord : Puteaux-Madeleine, Courbevoie, Etoile-Madeleine, Levallois-Madeleine, Gennevilliers-Madeleine, Stains-St-Denis-Madeleine, Asnières-Madeleine, St-Denis-Opéra, St-Denis-Place de la République, La Courneuve-Opéra, Le Bourget-Opéra, Aubervilliers-place de la République, Pantin-Place de la République.

Réseau départemental Sud : Maisons-Alfort-Charenton, St-Maurice-St-Maur-Bastille, Vitry-Ivry-Châtelet, Thiais-Choisy-le-Roi-Châtelet, L'Hay-Villejuif-Châtelet, Petit-Ivry-place des Victoires, Fontenay-aux-Roses, St-Germain-des-Prés-Hôtel-de-Ville, Malakoff-Bourse du commerce, Vanves-Châtelet, Clamart-St-Germain-des-Prés-Hôtel-de-Ville, Arcueil-Cachan-Châtelet.

(1) Voir tableau F annexé à l'article 23 *bis* du cahier des charges de la convention de rétrocession du réseau de tramways.

Réseau départemental Est Parisien : Pavillons-sous-Bois-Bondy, Noisy-le-Sec-Romainville-Les Lilas-Opéra, et embranchement sur Romainville et Montreuil, Drancy-Bobigny-Pantin-Prés-St-Gervais-rue Coquillière-Opéra, et embranchements sur le Raincy et Noisy-le-Sec, Romainville-Bagnolet-Concorde, Bonneuil-Créteil-Maisons-Alfort-Alfortville-Concorde, Vitry-Concorde, Pantin-Les Lilas-Bagnolet-Montreuil-Cours de Vincennes (Métropolitain).

Réseau départemental de l'Ouest Parisien : Auteuil-Billancourt-Ecole militaire, Réseau de Boulogne circulaire, Cimetière de Bagneux-Ecole Militaire.

Réseau des Tramways de la Rive gauche : Meudon-Billancourt-Porte-de-St-Cloud, Issy-les-Moulineaux-Porte-de-Saint-Cloud, Arcueil-Luxembourg.

Réseau des tramways mécaniques des environs de Paris : St-Denis-Porte-de Clignancourt, Pierrefitte-Porte de Clignancourt, Colombes-Porte de Clignancourt, Neuilly-Colombes-Argenteuil-Bezons-la-Garenne-Porte-Maillot, La Garenne-Pont de Neuilly-Porte-Maillot.

Réseau des chemins de fer Nogentais-Villemomble-Paris-Métropolitain : Ville-Evrard et embranchements de Bry et de Noisy-le-Grand, de Rosny, Nogent-Porte de Vincennes, Champigny-Place de la République.

Réseau de la Compagnie Générale des Omnibus : Louvre-St-Cloud, Sèvres-Louvre, Louvre Vincennes, Versailles-Louvre.

Toutes ces lignes de tramways, qui sont aujourd'hui à

traction mécanique (1) (tramways à vapeur ou tramways électriques), transportent, moyennant un tarif proportionnel à la distance parcourue, un grand nombre de voyageurs. Si nous consultons le tableau ci-joint, donnant le nombre de voyageurs transportés par quelques-unes de ces lignes, nous nous rendrons compte de l'importance du trafic.

(1) La substitution de la traction mécanique à la traction animale avait commencé en 1893.

LIGNES EXPLOITÉES	VOYAGEURS			RECETTES		
	Intra-mu-	Extra-mu-	Totaux	Intra-mu-	Extra-mu-	Totaux
	ROS	ROS		ROS	ROS	
Courbevoie-Pont de la Jatte-Madeleine.....	929.734	1.093.747	2.046.481	142.396 10	435.270 70	577.666 80
Levallois-Madeleine.....	713.638	4.695.983	2.409.624	199.669 35	446.206 »	255.875 35
Neuilly-Saint-James-Saint-Augustin.....	1.326.743	739.388	2.066.001	191.169 95	92.384 65	283.554 60
Gennevilliers-Asnières-Madeleine (1).....	2.865.392	3.678.733	6.544.125	389.249 65	371.329 95	760.579 60
Bourgignons (Asnières)-Madeleine par Place Clichy (2).....	615.346	762.806	1.378.152	84.842 65	76.394 25	161.236 90
Colombes-Asnières-Place Voltaire (3).....	»	993.458	993.458	»	62.990 80	62.990 80
Courbevoie-Etoile.....	926.470	3.892.284	4.778.754	102.627 25	426.426 50	529.053 75
Saint-Denis (Barrage) Madeleine.....	1.458.598	2.174.174	3.629.772	224.785 30	265.479 40	490.264 70
Puteaux (Marché) Porte Champerret.....	71.667	774.074	845.741	12.260 45	99.336 50	111.596 95
Asnières (Bourgignons-Madeleine) par Porte d'Asnières.....	919.412	2.509.212	3.428.624	133.904 80	261.288 25	395.193 05
Courbevoie-Neuilly-Madeleine.....	1.607.169	924.212	2.531.381	454.094 90	410.425 95	864.520 85
Saint-Denis (barrage)-Opéra.....	2.291.079	2.870.719	5.161.798	336.884 55	332.460 96	669.345 51
Aubervilliers (Mairie)-Opéra.....	1.063.500	464.486	1.527.986	140.445 93	49.363 »	189.808 93
Aubervilliers (Mairie) Place de la République.....	2.178.072	2.184.761	4.362.833	287.696 65	492.966 80	780.663 45
Pantin Place de la République.....	2.355.438	1.402.701	3.758.139	310.479 05	444.082 65	754.561 70
Porte d'Allemagne-Cimetière (4).....	»	446.554	446.554	»	42.378 25	42.378 25

(1) Ligne Gennevilliers-Asnières-Madeleine. Le trafic de cette ligne s'accroît dans de notables proportions à partir du mois de mai. Cet accroissement résulte de la suppression à cette époque de la ligne Bourgignons-Asnières-Madeleine par Porte Clichy et de la suppression d'une partie de la ligne Colombes-Asnières-Porte-Clichy, qui devient alors Colombes-Asnières (Place Voltaire) : les suppressions sont opérées en vue d'obtenir un rapprochement avec le tracé imposé par l'art. 2 du cahier des charges.

(2) Bourgignons (Asnières)-Madeleine (Pont de Clichy) ligne supprimée au mois de mai (concurrence Nord-Sud).

(3) Colombes-Asnières (Place Voltaire), auparavant Colombes-Asnières-Porte de Clichy. Une partie de cette ligne a été supprimée en mai.

(4) Ligne Porte d'Allemagne-Cimetière. Ligne supprimée en mars par suite de son absorption par Pantin-Place de la République.

L I G N E S E X P L O I T É E S	VOYAGEURS			RECETTES		
	Intra-mu-	Extra-mu-	Totaux	Intra-mu-	Extra-mu-	Totaux
	ros	ros		ros	ros	
Aubervilliers (Cimetière)-Quatre-Chemins.....	»	467.949	467.949	»	23.483 30	23.483 30
Engluien-Trinité.....	4.209.774	4.202.679	8.412.453	493.221 50	588.334 25	1.081.552 75
Porte d'Allemagne-Pré-Saint-Gervais.....	»	258.803	258.803	»	42.946 40	42.946 40
Paris-Saint-Germain (5).....	136.544	5.468.092	5.604.636	41.507 05	1.376 154 40	1.390.661 45
Paris-Le Pecq.....	»	237.670	237.670	»	40.217 75	40.217 75
Neuilly-Maisons-Laffitte.....	»	3.853.575	3.853.575	»	752.995 75	752.995 75
Porte Maillot-Colombes-Bezons.....	»	2.384.427	2.384.427	»	423.129 30	423.129 30
Pierrefitte-Clignancourt.....	»	1.767.302	1.767.302	»	234.482 10	234.482 10
Colombes-Mairie de Saint Ouen.....	»	260.805	260.805	»	43.478 70	43.478 70
Engluien-Montmorency.....	»	491.890	491.890	»	403.642 05	403.642 05
Saint-Denis-Aubervilliers.....	»	452.960	452.960	»	48.195 25	48.195 25
La Courneuve-Aubervilliers.....	»	91.681	91.681	»	4.594 05	4.594 05
Saint-Ouen-Neuilly-Porte-Maillot.....	»	862.687	862.687	»	445.733 60	445.733 60
Pantin-Quatre Chemins.....	»	816.726	816.726	»	81.507 50	81.507 50
Boulogne-Asnières.....	»	4.634.269	4.634.269	»	498.447 45	498.447 45
La Garenne (Charlebourg)-Porte de Neuilly (6).....	»	128.451	128.451	»	14.621 30	14.621 30
Asnières (Place Voltaire)-Saint-Denis (église neuve).....	»	658.364	658.364	»	435.490 70	435.490 70
Porte de Clignancourt-Saint-Denis (hôpital).....	»	1.360.064	1.360.064	»	155.658 70	155.658 70
Saint-Denis (Barrage)-Stains.....	»	412.880	412.880	»	52.225 75	52.225 75
Abonnements.....	»	»	»	»	30.558 80	30.558 80
TOTAUX.....	23.061.926 55	904.487 78	78.063.413 34	3.133.896 05	516.723 65	10.650.619 70

(5) La portion intra-muros de la ligne Paris-Saint-Germain a été supprimée le 1^{er} avril 1911. Le terminus a été reporté de la place de l'Étoile à la Porte Maillot.

(6) Garenne (Charlebourg)-Pont de Neuilly. Ligne ouverte à l'exploitation le 10 septembre



Les développements qui précèdent ont tendu à démontrer, d'une part, que le décongestionnement du centre urbain, consécutif d'un double mouvement centrifuge, était « conditionné » par l'existence de modes de locomotion appropriés aux besoins du public ; d'autre part, que les moyens de transport dont disposent actuellement Paris et sa banlieue, étaient capables de faire face aux nécessités qui leur incombent.

Mais, ceci posé, l'esprit en vient, par une pente naturelle, à se poser une nouvelle et troublante interrogation. Après avoir considéré ce qui existe, on est incité à se demander à quelle limite s'arrêtera le phénomène d'évacuation du centre dont nous avons signalé l'importance et la continuité.

Certains pensent que le cœur de Paris ne ressemblera jamais complètement à la Central Area de Londres, et qu'il ne doit pas redouter, pour une échéance plus ou moins lointaine, de n'être plus la nuit qu'une solitude inhabitée. Ils estiment que les habitudes acquises retiendront encore longtemps l'employé près de son bureau, le Parisien près de ses plaisirs.

M. Gaston Cadoux, dans son livre : *La Vie des Grandes Capitales* oppose, lui aussi, à cet égard, le tempérament anglais au tempérament français.

« Sa journée finie, dit-il, l'ouvrier, l'employé, le commerçant ou le fonctionnaire de Londres regagne aussitôt

son home en quelque lieu plus ou moins éloigné de sa champêtre banlieue, et il n'en ressort plus guère que le lendemain. Le Parisien, lui, se dépêche de sortir, seul ou avec sa famille, dès qu'il a réussi à se créer quelques loisirs. L'Anglais de Londres sort presque uniquement pour ses affaires, le Français de Paris circule surtout pour son agrément. »

Mais il n'en est pas moins vrai que le Parisien aime de plus en plus à habiter la banlieue et la périphérie pour la bonne raison qu'il y trouve des avantages considérables. Le Parisien continuera à se promener pour son agrément dans le centre de la capitale, mais il l'habitera de moins en moins.

La facilité, la rapidité, le bon marché des transports auront raison, au fur et à mesure que l'on se pénétrera davantage des agréments de la résidence en banlieue, de la préférence instinctive que tant de citadins gardent encore pour une habitation rapprochée du siège habituel de leurs affaires. Au surplus, il est banal de dire qu'avec les moyens de communication actuels, la distance n'existe plus. Habiter la banlieue, c'est encore être auprès de ses affaires et de ses plaisirs, dès lors qu'à proximité de sa résidence il existe une gare du Métropolitain ou une station de tramways.

Il semble donc que le mouvement centrifuge actuel, loin de se ralentir, ira en s'accroissant, et que l'on peut prévoir l'époque où le centre de Paris, envahi par les grands magasins, les bureaux des grandes sociétés, les musées, les théâtres, ne sera plus guère habité que « par les concierges et les veilleurs de nuit ».

Ce sera la vérification des prévisions de certains sociologues, d'après lesquels « les cités de l'avenir seront bien moins des centres d'habitation que des agglomérations de monuments, des lieux de réunion ou de travail, des rendez-vous d'affaires, de plaisirs et d'études (1) ».

..

Nous venons d'être amenés à reconnaître que les moyens de transport perfectionnés dont disposent les habitants de la cité moderne avaient exercé une action très nettement décongestionnante sur le centre urbain hypertrophié. Mais il convient de s'entendre sur le sens des mots. En parlant d'une action décongestionnante, nous avons voulu dire que la répartition de la population s'effectuait désormais sur le territoire de l'agglomération d'une façon plus conforme aux intérêts de l'hygiène et de la salubrité publiques. Mais, force nous est de reconnaître que le desserrement ainsi obtenu dans la contexture de l'agglomération se double, par une sorte de choc en retour, d'un reflux du dehors vers le dedans, produisant, à certaines heures de la journée, un véritable congestionnement de toute la région centrale.

On sait quelles proportions a prises le mal dont souffre notre grand Paris, particulièrement dans les quartiers du centre et vers le milieu du jour. Ce mal a été dénoncé à main-

(1) Vandervelde, *L'exode rural et le retour aux champs*, p. 318.

tes reprises par des administrateurs clairvoyants, tels que M. le conseiller Dausset, rapporteur général du budget de la ville. La circulation dans beaucoup de voies d'une largeur moyenne ou même considérable est rendue extrêmement difficile par l'enchevêtrement de véhicules de toute nature, mêlés en un inextricable fouillis. A chaque croisement de voies publiques, ces véhicules doivent faire de longues pauses, qui annulent presque complètement l'avantage de la vitesse la plus rapide.

On a cru que les nouveaux moyens de transport dégageraient la circulation. En instaurant la substitution intégrale de la traction mécanique à la traction animale, c'est-à-dire en conférant aux voitures publiques une rapidité plus grande, on était convaincu de réduire l'intensité du flot qui encombre les grandes artères. L'événement a démenti ces prévisions optimistes. En améliorant les modes de locomotion et en développant, par voie de conséquence de goût des déplacements on n'a fait qu'accroître les embarras préexistants.

Une autre erreur a consisté à penser que le chemin de fer souterrain raréfierait la circulation à la surface. On n'a pas pris garde que ces millions de voyageurs engloutis par le Métropolitain, comme par un monstre des légendes mythologiques, seraient restitués intégralement à l'air libre, sur un point quelconque du trajet. Certes, si le monstre n'absorbait sa pâture que le matin pour ne la rendre que le soir, les rues du centre de Paris se trouveraient suffisamment dégagées dans le courant de la journée. Mais l'opéra-

tion se reproduit constamment, de telle sorte qu'il n'est pas un moment où le flot dégorgé par les gares du chemin de fer souterrain ne vienne contribuer pour sa part à rendre plus dense la fourmilière humaine qui se presse à la surface.

C'est en considération de la gravité du problème, dont les moyens de transport perfectionnés n'ont fait qu'accroître la complexité, que les pouvoirs publics en sont venus à envisager l'éventualité d'opérations de voirie d'immense envergure, de percements d'artères nouvelles destinées à remédier à la pléthore des quartiers encombrés. C'est la question de « l'éventrement » de Paris qui est désormais à l'ordre du jour.

SECTION II. — L'une des conséquences les plus intéressantes du desserrement de l'agglomération obtenu grâce aux moyens de transport. — L'atténuation de la crise des loyers.

La caractéristique de l'évolution des centres urbains et, en particulier, de notre grand Paris, c'est, nous l'avons vu, le reflux d'une partie importante de la population vers les localités suburbaines. L'ouvrier ou l'employé parisien est allé vers l'air, vers la lumière, un peu par lui-même, beaucoup par l'encouragement de diverses sociétés humanitaires ; il y est allé pour le plus grand profit de sa santé physique et morale. Sans doute la banlieue a perdu de son charme pour les rêveurs et pour les artistes ; sa beauté pit-

toresque et champêtre s'en est allée petit à petit, et il nous paraît bien loin le temps où notre bon Paul de Kock faisait évoluer les personnages de ses idylles dans le bois de Romainville.

Mais quel observateur tant soit peu averti des faits sociaux ne se réjouirait de voir les coteaux où s'étagaient autrefois les vignes de Suresnes, ou les vergers de Montreuil, ou les bosquets d'une « Folie » de fermier général se couvrir de maisons ouvrières et à bon marché, de petits jardinets qui seront cultivés par l'ouvrier après sa journée de labeur terminée ? Quelle différence entre ces saines habitations et les taudis que l'on rencontre encore si souvent dans un grand nombre de rues de Paris !

L'établissement de cités ouvrières, la création de logements à bon marché, sont intimement liés au développement des transports en commun. La cité ouvrière de l'avenir, telle que le concevait M. Cheysson, supposait comme condition première une ligne de tramways rapides et économiques.

En définitive, si l'exode vers la banlieue est fertile en conséquences, les plus bienfaitantes de celles-ci tiennent dans cette constatation que la vie est moins chère et plus saine, et partant plus agréable en dehors de l'enceinte fortifiée qu'à l'intérieur de celle-ci.

Le coût des marchandises nécessaires à la vie est plutôt moins élevé. Et la jouissance d'un petit coin de terre cultivable attenant à la maison, et où viennent, sans trop de frais, fruits, fleurs et légumes, procure à la famille, en même

temps qu'une saine récréation, une source d'économies appréciables.

Mais c'est surtout au point de vue du prix du loyer que la condition de l'ouvrier ou de l'employé émigré en banlieue diffère de celle qui lui était faite à l'époque où il habitait Paris.

Nous sommes amenés, dans cet ordre d'idées, à fournir quelques précisions sur la gravité de la crise qui sévit actuellement dans la capitale, et à laquelle tant de ménages modestes ont cherché à se soustraire par un « déracinement » que leur rendait possible l'existence de moyens de transport économiques et rapides.

∴

Le prix des loyers, dans la capitale, a considérablement augmenté pendant ces dernières années. Ce phénomène n'est pas spécial à Paris, car nous voyons qu'à Londres la hausse des petits loyers a été constante depuis 25 à 30 ans (1).

D'une enquête faite dans cette dernière ville en 1908 et portant environ sur 550 maisons de différentes rues, demeurées intactes depuis 30 ans, il résulte que la hausse varie de 8 à 40 0/0, et que, pour les loyers de moins £ 20, elle est en moyenne de 25 0/0. Ce chiffre est au-dessous de la vérité, car une maison de construction ancienne ne peut

(1) *Loc. cit. Les logements ouvriers à Londres.*

être comparée, au point de vue de la valeur locative, à une construction récente. Cette hausse est due à une augmentation de la demande, la population du comté de Londres s'étant constamment accrue par suite de l'émigration rurale occasionnée par la crise agricole.

Des observations semblables ont été faites pour les autres capitales et pour beaucoup de grandes villes d'Europe. L'élévation des loyers est l'un des phénomènes économiques qui pèsent le plus lourdement sur la génération présente. Chacun connaît les protestations qu'elle a suscitées et qui se sont manifestées sous une forme souvent très vive, et parfois burlesque.

« Depuis plus de cent ans, disait récemment M. Mesureur (1), le sentiment populaire s'est manifesté à l'égard des propriétaires ; des incidents récents nous montrent que cet état d'esprit ne s'est pas modifié, et les dessins, les chansons, les satires, dirigés, hier comme aujourd'hui, contre les propriétaires, en témoignent amplement ; les propriétaires, bénéficiaires des phénomènes économiques, n'en sont pas plus responsables que ceux qui en sont les victimes, mais les préjugés sur les maladies sociales sont de même nature que les préjugés sur les maladies individuelles ; on gémit sur les effets du mal dont on souffre, sans vouloir en avouer ou en reconnaître les causes ; leur pénétration nous permettrait seule pourtant d'enrayer le mal et de nous mettre à l'abri de ses attaques. »

(1) Communication à l'Académie de médecine sur l'habitation et la santé publique à Paris.

« Mais si la difficulté de se loger à Paris n'est pas nouvelle pour la classe modeste des employés et des ouvriers, elle a pris dans ces derniers temps un caractère plus inquiétant. Ce n'est plus la dureté de cœur de M. Vantour qui est en jeu, et le satiriste émousserait la pointe de son crayon ou de sa plume à vouloir s'escrimer contre le propriétaire moderne ; c'est le plus souvent une société anonyme dont les titres sont dispersés entre les mains de milliers de porteurs. La crise du logement à Paris affecte un caractère plus complexe. Elle n'est plus dans le conflit entre deux intérêts opposés, elle résulte d'une presque impossibilité pour de nombreuses familles, et pour les familles nombreuses, de se loger, tant par la rareté des locaux d'habitation que par la cherté anormale des loyers. »

La cause principale et la plus générale de ce phénomène de l'élévation des loyers réside, croyons-nous, dans la diminution du nombre des locaux vacants.

La loi de l'offre et de la demande est le régulateur principal du prix des loyers. Or, la raréfaction des locaux vacants dans Paris, en présence de l'augmentation constante de la population, est un fait malheureusement hors de conteste.

Pendant les quinze dernières années, la population a augmenté de plus de 350.000 âmes. Or on comptait, en 1899, 42.000 logements vacants de toutes catégories ; en 1914 ce chiffre se trouve réduit à 10.795, dont la moitié à peine (5.127) comportant des loyers inférieurs à 400 fr. (1).

(1) Ces chiffres sont empruntés au rapport de M. Dausset au congrès.
C. — 11

Cette raréfaction ne provient pas d'un ralentissement de l'industrie du bâtiment ; jamais au contraire celle-ci n'a été plus prospère que dans ces dernières années. Mais de nombreuses démolitions ont eu lieu. De 1907 à 1910, il a été démolì 11.000 locaux d'un loyer inférieur à 500 francs ; et il en a été crée 21.000 ; soit seulement une augmentation de 2.750 logements par an pour répondre aux besoins d'une population nouvelle de 350.000 habitants, concentrée presque entièrement dans les quartiers ouvriers.

De 1891 à 1900, les disparitions d'immeubles, consécutives à des démolitions totales ou partielles, ont entraîné une perte de valeur locative de 39.645.021 francs ; les constructions nouvelles ou additions de construction ont créé de nouvelles valeurs locatives pour une somme de 127 millions 084.354 francs.

De 1901 à 1910, on a élevé, chaque année, en moyenne, 1.000 constructions entières et 1.000 additions de construction ; les démolitions totales ont été de 750 et les démolitions partielles de 400.

Corrélativement à l'élévation progressive du prix du terrain, les hôtels particuliers disparaissent de plus en plus pour faire place aux maisons de rapport, et aux grands appartements munis du confort moderne. Beaucoup de jardins ombragés disparaissent également. Il y a dix ans il y avait encore, dans le 16^e arrondissement, 3.000 maisons avec jardins ; il y en avait 2.000 dans le 20^e, 1.700 dans

seil municipal sur le budget de 1911, et à la communication précitée de M. Mesureur.

le 15°. Ces jardins cèdent de plus en plus la place aux maisons de rapport. On voit avec raison un danger pour l'hygiène et la salubrité publiques dans cette guerre sans merci faite par la spéculation aux espaces libres (1).

D'une façon générale, nous l'avons dit, l'augmentation du prix des loyers peut être attribuée au nombre de plus en plus restreint des locaux habitables à louer. Le nombre des logements ne suivant pas la même progression que celui des habitants et le jeu de la loi de l'offre et de la demande ne portant plus que sur un nombre décroissant de locaux vacants, l'augmentation des loyers était inévitable.

La raréfaction des locaux disponibles ne tient pas seulement à la disparition de nombreux immeubles, mais encore aux multiples désaffectations qui se sont produites. Beaucoup de locaux jadis occupés bourgeoisement, le sont aujourd'hui par des commerçants et des industriels.

Nous sommes obligés de revenir ici sur un ordre de faits qui a déjà retenu notre attention dans une autre partie de cette étude, c'est à savoir le changement survenu dans le caractère de certains quartiers du centre. L'exemple classique à cet égard est celui de la place Vendôme, où il n'existe presque plus d'appartements loués bourgeoisement. Le même phénomène s'est produit, avec une intensité presque égale, dans plusieurs quartiers du centre, Gaillon, Made-

(1) C'est pour obvier à ce danger qu'a été conçu un projet actuellement à l'ordre du jour, et qui tend à lier à la désaffectation de l'enceinte fortifiée la transformation de la zone des servitudes militaires, en espaces libres, tels que parcs populaires ou terrains de jeux.

leine, Chaussée d'Antin, qui sont devenus à peu près exclusivement des quartiers « d'affaires ».

En 1901, le montant total des valeurs locatives des 24 immeubles de la place Vendôme était de 2.247.812 fr. Aujourd'hui elles s'élèvent à 3.435.432 francs. Les hôtels particuliers ont cédé la place aux maisons de commerce et aux ateliers de l'industrie de la mode (1).

Il est d'autres circonstances économiques qui, suivant les régions, ont influé sur le renchérissement des loyers. On peut citer à cet égard les grandes opérations de voirie, le percement de voies nouvelles, la création d'une ligne de tramways ou d'autobus, l'ouverture d'un chemin de fer souterrain Métropolitain ou Nord-Sud.

La mise en état ou l'amélioration des moyens de communication d'un quartier entraînent fatalement la hausse du loyer.

Le quartier de Javel, pour ne prendre qu'un exemple, est celui qui a le plus bénéficié, dans son ensemble, de ces circonstances favorables. De 1901 à 1910, le prix des loyers a augmenté de 20 0/0, mais on a ouvert à la circulation la rue de la Convention, l'avenue Emile Zola, l'avenue Félix-Faure, la rue Balard, aménagé les terrains du champ de

(1) A l'inverse, mais exceptionnellement, il est arrivé qu'un quartier du centre de Paris, autrefois prospère, a été abandonné par les commerçants qui en faisaient la fortune. Il en est résulté une très forte baisse des loyers. Au Palais-Royal, chaque boutique, de la largeur d'une arcade, se loue difficilement aujourd'hui de 2.000 à 2.500 francs, alors qu'elle était autrefois recherchée au prix de 5.000 francs.

Mars, mis en exploitation le « Nord-Sud », créé la ligne Auteuil-Opéra.

Il est à remarquer incidemment que si la valeur de la propriété immobilière s'accroît d'une façon générale sur tous les points de Paris, ce phénomène est particulièrement sensible dans la région de l'Ouest.

Le quartier de la plaine Monceau ne comptait, en 1862, que 439 maisons dont le revenu brut ne dépassait pas 1.515.260 francs. La ville améliore ce quartier, le dote de moyens de communication, et au 1^{er} janvier 1911, le nombre de maisons s'élève à 1.517, la valeur locative dépasse 27.500.000 francs.

Le prix d'achat des terrains a suivi la hausse des loyers. Achetés primitivement 10 francs le mètre carré par un capitaliste, ces terrains se sont revendus successivement 100 fr., 200 francs, 300 francs, 400 francs et valent aujourd'hui 500 francs dans certaines parties.

Les autres quartiers de l'Ouest ont aussi progressé par suite de la construction d'immeubles, mais là encore nous enregistrons une hausse progressive des loyers.

Quartiers	Nombre de propriétés bâties en		Valeurs locatives réelles en		Proportion pour 100 d'augmentation des valeurs locatives
	1862	1910	1862	1910	
Porte Dauphine.	452	1.276	1.327.040	22.754.656	1.614
Chaillot	824	1.394	3.874.100	32.633.280	842
Auteuil	942	1.775	1.732.320	11.579.183	668
La Muette . . .	1.041	1.695	3.323.262	22.240.464	569
L'Europe. . . .	533	1.218	4.937.090	34.295.735	592
Les Ternes . . .	903	1.498	3.093.590	24.811.593	605

Après avoir donné les chiffres afférents à certaines ré-

gions déterminées, il importe de fournir quelques précisions sur les fluctuations subies par la valeur locative dans l'ensemble de Paris.

Une enquête poursuivie par la commission des contributions directes de la ville de Paris, et portant sur 400 immeubles types, comportant 7.050 logements, nous a fait connaître le pourcentage moyen de l'augmentation des loyers à Paris : de 1900 à 1910, elle a été de 14.46 0/0 pour les loyers au-dessous de 250 francs ; de 10.92 0/0 pour ceux de 350 à 500 francs ; de 8.01 0/0, jusqu'à 1.000 francs, et de 5.85 0/0 au-dessus de ce chiffre.

Dès les premiers mois de 1911, une nouvelle hausse s'est manifestée. Les petits loyers inférieurs à 250 francs ont subi une majoration moyenne de 4.69 0/0 ; ceux de 350 à 500 francs de 4.87 0/0. Si l'on considère que sur 980.000 locaux d'habitation, 75 0/0 sont des logements modestes d'un loyer ne dépassant pas 500 francs, on peut se rendre compte de l'acuité de la crise et de ses conséquences.

En 1860, époque de l'annexion des communes suburbaines, le nombre des immeubles compris dans l'enceinte parisienne était de 66.578. Leur valeur locative s'élevait seulement à 417.517.003 francs. En 1910, le nombre des propriétés des 80 quartiers de Paris s'élève à 90.000, et leur valeur locative totale se monte à 955.733.560 francs. La valeur locative a plus que doublé. Quant à la valeur vénale de ces immeubles, elle était estimée, en 1889, à 11.015.151.700 francs, et en 1910, à 14.403 778.000 francs.

Enfin si l'on fait abstraction des locaux affectés au com-

merce et à l'industrie pour ne considérer que les locaux affectés à l'habitation, on voit que la valeur locative de ces derniers qui, en 1878, était évaluée à 331.918.104 francs, atteint maintenant le chiffre de 583.164.854 francs. Le nombre des locaux d'habitation a d'ailleurs passé, durant la même période de 1878 à 1910, de 684.952 à 974.929. En les classant par catégories de loyers on obtient les résultats suivants :

	1878	1909
Loyers de 1 à 499 francs.	543.001	733.670
— 500 à 999 francs.	82.230	129.034
— 1.000 à 2.999 francs.	44.853	81.289
— 3.000 à 5.999 francs.	9.985	17.737
— 6.000 à 9.999 francs.	3.049	10.090
— 10.000 et au-dessous	1.834	3.109
Totaux	684.952	974.929

Dans toutes les catégories, le nombre des locaux a augmenté. Mais le nombre des appartements au-dessous de 500 francs est proportionnellement moins grand qu'en 1878 ; en effet, ils ne figurent plus dans le total que pour 74 0/0 au lieu de 79 0/0.

* *

A la crise dont nous nous sommes efforcés de mettre en lumière les causes profondes, quel remède peut-on se flatter d'apporter ? Pour pouvoir combattre le mal efficacement, il faudrait ou bien construire à profusion de nouveaux immeubles dans la périphérie ou bien dériver les habitants vers la petite et la grande banlieue. Mais l'application de l'un ou l'autre moyen est évidemment subordonnée à l'existence

de réseaux de voies de communication rationnellement aménagés.

Le transport en commun pratique, c'est-à-dire rapide et peu coûteux, peut remédier de plus en plus à la cherté des loyers en dérivant le trop-plein de la population urbaine vers l'extérieur, c'est-à-dire vers le loyer meilleur marché. Lui seul, en garantissant, par le seul fait de son existence, la venue d'une clientèle nombreuse, peut inciter le capitaliste, par l'appât d'une rémunération raisonnable à construire de nouveaux immeubles dans des localités jusque-là faiblement peuplées.

Toutefois, et pour revenir en deux mots sur une observation déjà faite, on ne peut se dissimuler qu'en considérant les choses à un point de vue absolu, le moyen de transport perfectionné porte lui-même une part de responsabilité dans la hausse des loyers.

Un appartement à proximité du Métropolitain, du Nord-Sud, ou d'un moyen quelconque de locomotion, se loue plus cher en raison même de ce voisinage. Il est curieux de noter que, dans une certaine mesure, le même élément se trouve être ainsi à la fois la cause première et le remède à ce mal.

On peut même craindre que les loyers de la banlieue (1) et ceux de la périphérie n'augmentent peu à peu, en raison

(1) D'après M. Fontaine, cette hausse du loyer se serait déjà produite et aurait eu pour résultat de ramener un certain nombre d'habitants de la banlieue vers Paris (où les appartements au-dessous de cinq cents francs ne payent pas d'impôts).

de l'accroissement de la demande, provoquée par la facilité du transport. Mais, ici encore, l'observation que nous venons de faire trouvera son application. En effet, les moyens de transport en commun, qui auraient contribué à cet accroissement de la demande de logements autour de Paris, pourraient, pour remédier à cette situation, porter encore plus loin les foules urbaines (1) ; la banlieue s'élargirait et la construction de nouvelles habitations pourrait amener la baisse du prix des loyers.



La cherté des loyers entraîne comme un corollaire lamentable l'entassement de la population dans des logements trop étroits. Le surpeuplement a une influence néfaste sur la santé publique et il détermine des conséquences désastreuses pour l'hygiène individuelle et familiale. Et il nous faut revenir ici, à propos de Paris, sur des considérations que nous avons déjà formulées dans une autre partie de cet exposé, en nous plaçant à un point de vue très général.

En 1910, l'Assistance publique a reçu 200.000 malades dans ses hôpitaux, elle en a soigné 58.000 à domicile, et elle a donné 1.700.000 consultations dans ses dispensaires et ses hôpitaux (2). Ces chiffres ne donnent pas une idée abso-

(1) Cette idée n'est pas une utopie, puisque le tramway électrique, construit sur une chaussée surélevée, peut atteindre aisément et sans danger pour les voyageurs, une vitesse commerciale de 35 à 40 kilomètres à l'heure.

(2) Communication précitée de M. Mesureur.

lument complète de la morbidité populaire parce qu'ils font abstraction de l'assistance privée, laquelle joue un rôle considérable.

M. Mesureur montrait à l'Académie de médecine la nécessité et l'urgence des mesures sanitaires à prendre dans les locaux d'habitation.

Parfois la seule mesure qui s'impose est la démolition des maisons insalubres. Il y a des immeubles qui sont de véritables foyers de tuberculose, de misère et d'immoralité. Il y a même des rues entières qu'il faut considérer comme de véritables îlots insalubres (1). La rue de la Parcheminerie a compté par an pour 4.000 habitants, 13,2 décès pour tuberculose ; la rue Galande, 12,9 ; la rue des Anglais, 12,2. Si ces chiffres étaient appliqués à l'ensemble de la population parisienne, il y aurait à déplorer 30 à 35.000 décès dus à la tuberculose pulmonaire ; heureusement il ne s'en produit que 9.879, ce qui certainement est encore beaucoup trop.

Toutes les habitations ouvrières ne sont heureusement pas dans d'aussi mauvaises conditions que celles des rues qui viennent d'être citées. Mais il y a encore un grand nombre de maisons plus ou moins insalubres. M. Mesureur disait à ce sujet : « La tâche considérable qui s'impose à la ville de Paris, pour doter sa démocratie de logements salubres, demande, pour être accomplie, beaucoup de courage, des vues hautes et larges, et aussi beaucoup de millions. Mais

(1) On est parvenu à les connaître grâce aux casiers sanitaires des habitations créés par M. Juillerat.

semer de la santé, c'est préparer pour les nations comme pour les individus une récolte d'activités et de richesses incalculables. »

Dans la situation actuelle, la cherté du loyer accule l'habitant ne disposant que de faibles ressources à cette alternative : ou bien habiter la banlieue, ou bien s'entasser avec sa famille dans des taudis sans air, ni lumière.

Mais pour que l'ouvrier ou l'employé dont nous parlons puisse pratiquement résider en banlieue, il faut de toute nécessité qu'un moyen de transport convenable l'amène rapidement dans le quartier où il travaille.

Il faut aussi songer à l'avenir et ne pas aller au-devant d'une nouvelle crise en voulant remédier à celle qui existe actuellement. Nous avons fait incidemment la remarque qu'un exode en masse des travailleurs vers la banlieue, en intensifiant la demande des logements, entraînerait fatalement, toutes choses restant égales, une hausse considérable des loyers. Ce péril ne pourra être conjuré qu'en créant dans la banlieue même des habitations à bon marché. Le moment est proche où l'on ne pourra plus en édifier à Paris même, à cause de l'élévation du prix du terrain. Force sera donc de rechercher dans la région suburbaine des emplacements appropriés, c'est-à-dire reliés à la capitale par des lignes des tramways.

Ainsi, de quelque façon que l'on envisage la solution du problème du logement, on aboutit toujours à l'obligation de faire appel au concours des moyens de transport.

SECTION III. — Le transport en commun et les nouvelles habitudes sociales.

Ce serait entreprendre une tâche des plus ardues que de s'engager à récapituler tous les points sur lesquels l'existence quotidienne de nos contemporains s'est trouvée modifiée de par les conditions actuelles de transport. Pour une semblable étude, qui n'a jamais été tentée, croyons-nous, il faudrait un observateur sagace et patient, doublé d'un sociologue averti des hommes et des choses de son époque. Nous nous bornerons plus modestement, dans une matière qui, pour être traitée à fond, exigerait des développements extrêmement étendus, à suggérer quelques aperçus sur lesquels pourront épiloguer à loisir ceux que tentent les recherches de psychologie sociale.

Au nombre des manifestations les plus apparentes de l'influence exercée sur les goûts du public par la transformation des transports en commun, il nous faut noter tout d'abord la mobilité véritablement extraordinaire imprimée à nos contemporains. Nous avons montré dans le chapitre III, en nous appuyant sur des chiffres précis, quel « coup de fouet » avait donné à la circulation, sur telle ou telle ligne de tramways ou d'autobus, le perfectionnement des modes de locomotion en usage. La généralisation du perfectionnement devait nécessairement stimuler, de la façon la plus énergique, le goût des déplacements dans l'ensemble de la population. Les Parisiens d'il y a 20 ans n'avaient

à leur disposition que l'omnibus ancestral, lent, incommode et, somme toute, assez coûteux. Ils préféraient, dans bien des hypothèses, se rendre à pied au siège de leurs affaires plutôt que de se servir d'un moyen de transport aussi peu attrayant. Les Parisiens d'aujourd'hui que sollicitent des autobus, des tramways électriques, des chemins de fer souterrains, dont la marche est rapide et dont les tarifs sont judicieusement aménagés, ne vont pour ainsi dire plus à pied. La perspective d'arriver rapidement au but leur fait considérer comme haïssable la marche à laquelle ils se condamnaient volontiers naguère.

Le nombre des voyageurs s'est accru au delà de toutes les prévisions, et l'on demeure confondu en découvrant que la Compagnie Générale des Omnibus a transporté 290 millions de personnes en 1910 au lieu de 200 millions en 1890, malgré la concurrence du Métropolitain, lequel a délivré de son côté 250 millions de billets.

Mais ce phénomène du développement de la circulation est bien connu, et nous serions tenté d'insister davantage sur un autre aspect de la question. On ne paraît pas s'être avisé que l'attraction des moyens de transport s'exerçait avec une intensité presque égale sur toutes les catégories sociales. M. d'Avenel a fait à ce sujet (1) quelques réflexions très exactes sur la consistance comparée de la clientèle des tramways actuels et de celle des omnibus d'il y a 40 ans :

(1) *Mécanisme de la vie moderne*, t. V.

« Dans les « *Faux Bonshommes* » de Théodore Barrière, la fille aînée d'un agent de change, qui prétendait épouser contre le gré de sa famille un artiste sans fortune dont elle était amoureuse, cède enfin aux sollicitations de son entourage, et sa cadette, moins romanesque, s'écrie triomphante, en apprenant la rupture de ce mariage : « Au moins, ma sœur n'ira pas en omnibus ! » Naturelle en 1868, où c'était une sorte de déchéance, une humiliation intime en certains milieux, que d'aller en omnibus, cette exclamation n'aurait plus de sens aujourd'hui où des duchesses, des archimillionnaires coudoient sur les coussins démocratiques des tramways, des clerks d'huissier et des cuisinières. »

Ainsi le moyen de transport constitue le terrain de rencontre de catégories sociales que séparent dans le courant de la vie tant de barrières effectives ou conventionnelles.

D'excellents esprits se sont cependant refusés à admettre que les moyens de transport pussent en quelque façon contribuer à rapprocher les diverses classes. Ils ont au contraire, en se plaçant à un autre point de vue, estimé que les nouveaux modes de locomotion étaient de nature à ébranler les fondements de la paix sociale en modifiant la répartition des classes sur les diverses parties du territoire urbain.

Les différents quartiers de la capitale prennent sans doute de plus en plus des physionomies différentes. Et M. Duval-Arnauld émettait à ce sujet, devant la Société d'Economie sociale (1) des considérations fort suggestives : « Ceux qui

(1) *Loc. cit.*, n° du 1^{er} juin 1909, p. 694.

ont l'honneur de représenter comme moi, disait il, un des vieux quartiers de Paris, où cohabitent encore, dans la même rue, dans la même maison, riches et pauvres, bourgeois, ouvriers ou employés, ne peuvent s'empêcher de regretter ce changement. Ils voyaient naguère, ils voient encore, se nouer des relations amicales, grandir des sentiments d'estime et de confiance réciproques entre des voisins qui, un jour ou l'autre, ont l'occasion de se rendre service, et sont les témoins muets mais sympathiques, des vertus qu'il savent reconnaître de part et d'autre. » A ces classes sociales ayant, malgré leur diversité, des contacts quotidiens, le distingué conseiller municipal opposait les deux sociétés qu'il entrevoyait à l'heure présente : « D'une part, la société des riches, dans ces quartiers de l'Ouest où les maisons sont des palais, où les seuls ouvriers que les millionnaires voient d'un peu près sont leurs domestiques et leur concierge, et, d'autre part, aux autres extrémités de Paris, des faubourgs où l'ouvrier, en rentrant le soir, ne rencontre que d'autres ouvriers comme lui, menant la même vie laborieuse et obscure qu'il mène lui-même et formant un milieu trop favorable à l'action des fauteurs de révolution, qui peuvent d'autant mieux décrier et calomnier les riches que les pauvres n'ont plus avec eux de contact personnel. »

Ce tableau, exact sur bien des points, semble porter dans son ensemble la marque d'un esprit un peu trop pessimiste. Certes, s'il doit y avoir toujours des riches et des pauvres, il faut souhaiter qu'il y ait entre les uns et les autres le moins possible de barrières sociales et matérielles.

L'idéal, sans doute difficile à atteindre, serait que toutes les classes sociales qui sont, au fond, économiquement solidaires se témoignassent de l'estime et de la sympathie. Mais en tout état de cause on doit se rappeler qu'il n'existe pas que des millionnaires et des ouvriers. La classe immense des employés, bourgeois et petits fonctionnaires, couloie partout les ouvriers, et il sera de moins en moins rare de voir en banlieue, les villas des premiers voisiner avec les maisonnettes à bon marché des autres.



Quoi qu'il en soit sur ce point extrêmement controversé, on doit reconnaître que si l'autobus, le tramway électrique, le Métropolitain, stimulent énergiquement le goût des déplacements dans toutes les catégories de citoyens, il en résultera nécessairement un développement universel de l'instinct de sociabilité.

Et il paraît bien qu'il en soit réellement ainsi si l'on considère qu'amis et parents, résidant à une certaine distance les uns des autres et ne pouvant, autrefois, se voir que de loin en loin, pourront avoir désormais des relations beaucoup plus fréquentes.

Le rôle du transport en commun moderne paraît plus intéressant encore en tant qu'il contribue à la démocratisation des passe-temps, jadis, réservés à une minorité de gens riches ou aisés. Beaucoup d'habitants qui se privaient autrefois d'aller au théâtre pour ne pas grever leur modeste budget de frais supplémentaires de voiture, n'ont plus

de raisons pour se refuser cette distraction aujourd'hui que le tramway ou le Métropolitain leur permettent de regagner facilement leur domicile.

De même les sorties du dimanche, ces exodes en masse de la population parisienne vers les bois et les rivières d'alentour, ne sont devenues possibles que le jour où un emprunt combiné du Métropolitain, d'un tramway ou d'un chemin de fer a permis de réduire au minimum la longueur, et le prix du trajet.

Les avantages que nous avons considérés jusqu'à présent ne sont, après tout, que d'importance secondaire. Mais il en est d'autres dont on ne saurait exagérer le prix, car ils touchent aux conditions les plus essentielles de la concorde et de la prospérité familiales.

Le lien de famille ne peut, semble-t-il, qu'être resserré, pour le plus grand bien du foyer domestique, si la présence du père au milieu des siens se trouve prolongée. Or, de ce point de vue, quelle différence entre les générations d'ouvriers successives ! Qu'on se rappelle cet ouvrier de 1840, dont nous parle Villermé, qui revenait chez lui à la nuit tombée, après une course exténuante. L'ouvrier d'aujourd'hui, qui demeure souvent plus loin que son devancier, a l'avantage de ne pas faire le trajet à pied et d'être plus vite rendu. Ainsi le perfectionnement des moyens de transport est venu concourir, avec la réduction de la durée du travail, pour permettre au salarié de séjourner plus longtemps chez lui. Ajoutons que beaucoup d'ouvriers, grâce

au Métropolitain ou à l'autobus peuvent aujourd'hui revenir chez eux pour prendre en famille le repas de midi.

Un autre bienfait social des nouveaux modes de locomotion sera sans doute moins volontiers tenu pour démontré. A défaut des preuves matérielles, qu'il est difficile d'apporter en pareille matière, nous avons la conviction morale que l'institution des nouveaux moyens de transport aura contribué à battre en brèche les progrès de l'alcoolisme.

M. Dausset, conseiller municipal de Paris, a formulé sur ce point quelques considérations tout à fait topiques, dans un rapport présenté au XVII^e Congrès des tramways et chemins de fer d'intérêt local (1).

« L'ouvrier d'autrefois, qui se rendait à pied au lieu de son travail, était sollicité, en cours de route, par la vue de nombreux débits de boissons. Aujourd'hui, les innombrables ouvriers qui habitent une région excentrique et voyagent en tramway ou en Métropolitain, ou en chemin de fer suburbain, sont, par la force même des choses, soustraits à la tentation. Ils y échappent aussi parce que, à la sortie de l'atelier, il leur faut se diriger en hâte vers le tramway qui n'attend pas ; les longues stations dans les débits de vins où s'attardaient autrefois tant d'ouvriers, avant de regagner leur domicile, deviennent ainsi matériellement impossibles. »

En 1896, chaque Parisien buvait en moyenne 7,50 litres d'alcool par an ; cette quantité est tombée à 4,78 li-

(1) Congrès tenu à Christiania du 2 au 5 juillet 1912.

tres en 1906 et à 4, 22 en 1910. Il ne paraît pas téméraire d'avancer que cette amélioration considérable est, en grande partie, le fait des nouvelles conditions de vie créées à nombre de travailleurs par la transformation des moyens de transport.

Nous n'avons considéré, jusqu'à présent, que des manifestations d'influence exclusivement bienfaisantes. Il nous faut, pour être complet, dire un mot d'une conséquence du développement des transports locaux qui sera diversement appréciée. Nous voulons parler de l'extension prise par le champ d'action des grands magasins. Nul doute que cette extension soit en relation directe avec les facilités données aux habitants de Paris et de la banlieue pour accéder aux immenses entrepôts de marchandises qui sont une des caractéristiques les plus saillantes de l'organisation économique actuelle. Tel habitant, ou plus exactement telle habitante d'un quartier de la périphérie ou d'une localité écartée de la banlieue ne venait, vers 1890, au « Bon Marché » ou au « Printemps » qu'une ou deux fois dans son année. La distance à parcourir était si longue que l'aller et le retour représentaient un véritable voyage. Aujourd'hui la situation s'est modifiée du tout au tout. Grâce aux tramways électriques, au Métropolitain ou au Nord-Sud, la durée du trajet, dans chaque sens, se trouve réduite à moins d'une heure. Et le grand magasin compte un client ou une cliente de plus, qui assiégera ses comptoirs une fois, si ce n'est deux, par semaine.

C'est ainsi que par un phénomène de répercussion que les promoteurs de la réforme des transports n'avaient certes pas entrevu, leur œuvre contribue à accroître la rupture de l'équilibre entre le grand et le petit commerce.

CONCLUSION

Les moyens de transport en commun, confortables, rapides, d'un prix peu élevé, c'est-à-dire rendus accessibles à tous, ont transformé dans une certaine mesure, non seulement les mœurs et le caractère des habitants, mais encore la physionomie de Paris et de sa banlieue.

Si Pascal, promoteur des « carrosses à cinq sols marqués », pouvait revivre pour un jour au milieu de nous, nul doute que le prodigieux développement pris par les services de transports en commun et les conséquences économiques et sociales qui en sont résultées, ne lui parussent avoir dépassé de bien loin tout ce qu'il avait pu imaginer.

Quelle ne serait pas sa stupéfaction de voir qu'aujourd'hui « les gens de livrée, les lacquais », les ouvriers, les bourgeois, les riches et les pauvres peuvent, pour un prix modique, se transporter en quelques instants d'un point à un autre d'une capitale de plus de 7.800 hectares, d'une localité quelconque d'une banlieue très peuplée, au centre de Paris.

Ce qu'il y a de plus remarquable dans cette évolution, c'est que le besoin de circulation rapide et économique s'est accru avec le progrès même des moyens de transport, et

que, plus la ville a mis de moyens de locomotion à la disposition de ses habitants, plus ceux-ci ont voulu en user.

Le transport en commun a pour ainsi dire contraint le Parisien à modifier son genre d'existence, il a porté son activité au maximum et l'a développée dans tous les sens, en facilitant les conditions du travail et en démocratisant les plaisirs.

Le Parisien de 1875 se contentait parfaitement de ses omnibus archaïques, de ses tramways trainés par deux chevaux. Apparaît le tramway mécanique ; immédiatement le trafic hausse dans des proportions formidables, les nouveaux véhicules sont envahis par la foule des voyageurs, les Compagnies sont obligées de doubler leurs services. Puis vient le Métropolitain, qui devait doter Paris du moyen de transport le plus moderne et en même temps dégager la surface de la métropole en créant un courant souterrain de circulation. Le Métropolitain transporte annuellement plus de 300 millions de voyageurs ; les Compagnies d'omnibus et de tramways ne voient pas leurs recettes diminuer, la rue n'est nullement dégagée. La perfection du nouveau mode de transport a mis en mouvement un nouveau courant de circulation.

Non seulement l'amélioration constante des moyens de transport a intensifié le besoin de circuler, mais encore il a fait naître de grands mouvements de population.

A l'action centripète des chemins de fer, le tramway, le Métropolitain, l'autobus ont opposé leur action centrifuge. Les premiers avaient constitué le facteur le plus puissant

de la concentration urbaine, en rendant aisé l'accès des grands centres et en mettant à leur portée la somme des subsistances nécessaires. Les moyens de transports locaux sont venus remédier aux méfaits du surpeuplement des métropoles en permettant aux habitants de s'établir dans les localités suburbaines. Ils ont facilité aux classes laborieuses l'exode devant la hausse constante du loyer, devant la cherté de la vie ; ils ont contribué, et ils contribueront encore de plus en plus, à la suppression du taudis en mettant à la disposition du travailleur, des locaux sains et aérés, loin du centre congestionné de Paris. En cela leur action a été bien-faisante et moralisatrice.

Le tramway de pénétration, pour sa part, aidera dans une large mesure, nous n'en doutons pas, à solutionner la question des habitations à bon marché et des cités ouvrières, en facilitant à la municipalité et aux sociétés humanitaires, l'achat, en banlieue, de terrains dont les prix d'acquisition seront peu élevés, et en leur permettant d'y édifier des habitations qui seront néanmoins près de Paris, grâce à la rapidité des moyens de communication.

Quel est l'avenir des transports en commun ? Actuellement, ils satisfont dans une large mesure aux besoins du public ; et Paris, sur ce point, n'a rien à envier aux autres capitales.

Lorsque le réseau du Métropolitain sera achevé, lorsque les lignes de tramways auront été transformées, lorsqu'enfin, l'autobus aura complètement remplacé l'omnibus, ce jour-

là, Paris possédera un outillage de premier ordre au point de vue des transports en commun.

La circulation souterraine se développera sans doute encore, à côté de la circulation à la surface. Peut-être même, dans un avenir plus ou moins éloigné, devant l'encombrement toujours plus grand des voies de la capitale, sera-t-on obligé d'envisager la question du transport en commun par voie aérienne.

L'historien aurait alors à retracer une belle évolution depuis le « carrosse à cinq sols » qui excitait l'enthousiasme des sujets de Louis XIV.

Vu :

Le Président de la Thèse,
F. FAURE.

Vu :

Le Doyen,
P. CAUWÈS

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
L. LIARD.

BIBLIOGRAPHIE

I. — Ouvrages spéciaux.

- Martin (Alfred)**. — Etude historique et statistique sur les moyens de transport dans Paris. Paris, 1894, Imprimerie Nationale.
- Foville (de)**. — Les transformations des moyens de transport et ses conséquences économiques et sociales. Paris, Guillaumin, 1880, 1 vol. in-8°.
- Mossé (Armand)**. — Les transports en commun à Paris. Thèse Paris, 1907.
- Hubault (Edgard)**. — *Recueil annoté des lois, décrets, ordonnances, arrêtés, décisions concernant les transports en commun dans Paris et le département de la Seine*. Paris, 1902, Imprimerie municipale.
- *Supplément au Recueil annoté*. Paris, 1910.
- Cadoux (Gaston)**. — La vie des grandes capitales. Etudes comparatives sur Londres. Paris, Berlin. Paris, 1908.
- Avenel (d')**. — Mécanisme de la vie moderne, t. V. Paris, Colin, 1896.
- Metin (Albert)**. — Le socialisme en Angleterre. Publication de l'Office du travail.
- Bouvier**. — Les régies municipales Paris, Doin, 1910.
- Lagneau**. — Essai de statistique anthropologique sur la population parisienne. Paris, 1893.
- Lévy (Benoît)**. — L'enfant des cités-jardins. Paris, Editions des Jardins de France, 9, Bd du Temple.
- Proudhon**. — Réformes à opérer dans l'exploitation des chemins de fer. Paris, 1868.
- Vandervelde**. — L'exode rural et le retour aux champs, 2^e édition, Paris, 1908.
- Colson**. — Transports et tarifs. Paris, 1898-1904.
- Maréchal (Henri)**. — Les tramways électriques. Paris, 2^e édition, Béranger, 1902.
- Meuriot (Paul)**. — Des agglomérations urbaines dans l'Europe contemporaine. Paris, 1898, vol. in-8°.

II. — Publications. Rapports. Documents divers.

La Société de statistique. Notes sur Paris. Paris, 1909.

Annuaire et statistique de la ville de Paris, 1888.

Bulletin de la Société d'Economie sociale de Paris, 11 février 1893.

Le livre foncier de Paris, publié sous la direction de M. A. Fontaine, Président de la commission des contributions directes à la préfecture de la Seine.

Communication de M. Mesureur à l'Académie de médecine sur l'habitation et la santé publique à Paris (1912).

Conférence de M. Duval-Arnould à la Société d'Economie sociale parue dans *La Réforme sociale*, Paris, 1909, nos 82 et 83 de la 6^e série, t. VII.

Journal des Débats. Mardi 2 et mercredi 3 janvier 1912. Variétés.

Journal Le Rentier, 17 décembre 1911.

Rapport de M. Berthelot sur les projets définitifs de construction et de concession du chemin de fer Métropolitain, 1897.

Rapport de M. Otto au Congrès des tramways de Munich (1908).

Rapport de M. Mariage au deuxième Congrès de l'Association internationale permanente des Congrès de la route. Paris, 1910.

Rapports de M. Dausset sur le projet de budget municipal, années 1910, 1911 et 1912.

Rapport de M. Duval-Arnould sur la concession du service des omnibus, 1907, 1908, 1909.

Rapports de M. Pradon, député, sur le projet de loi ayant pour objet l'établissement du réseau métropolitain de Paris, session de 1887.

Rapport de M. Dausset au XVII^e Congrès international de tramways et de chemins de fer d'intérêt local, Christiania, 2-5 juillet 1912.

Rapports du conseil d'administration de la Compagnie Générale des Omnibus aux assemblées générales ordinaires, 1908, 1909, 1910, 1911.

Rapports du conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer Métropolitain aux assemblées générales ordinaires, 1909, 1910, 1911.

Procès-verbaux de la commission du Métropolitain, de la commission de contrôle des transports en commun, années 1910-1911.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION.	1
CHAPITRE PREMIER. — Historique.	7
CHAPITRE II. — L'outillage actuel des moyens de transport en commun.	23
CHAPITRE III. — Les conditions nouvelles d'exploitation.	40
SECTION I. — L'amélioration des conditions de transport . .	46
SECTION II. — Les tarifs et les prix de revient	51
SECTION III. — Redevances à la ville de Paris.	64
SECTION IV. — Influence de la transformation des transports en commun sur l'activité du trafic.	71
ANNEXE AU CHAPITRE III.	98
CHAPITRE IV. — Conséquences de la transformation des transports en commun aux points de vue démographique et sociologique.	114
SECTION I. — La réaction contre le phénomène de concentration urbaine.	115
SECTION II. — L'une des conséquences les plus intéressantes du desserrement de l'agglomération obtenu grâce aux moyens de transport : L'atténuation de la crise des loyers.	157
SECTION III. — Le transport en commun et les nouvelles habitudes sociales.	172
CONCLUSION.	181

Imp. J. Thevenot, Saint-Dizier (Haute-Marne)
